Naskhah belum disemak

DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA

Bil. 23 **Rabu** **24 Jun 2026**

K A N D U N G A N

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN (Halaman 1)

RANG UNDANG-UNDANG

Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 (Halaman 39)

Rang Undang-Undang Penjara (Pindaan) 2026 (Halaman 133)

KEHADIRAN AHLI-AHLI PARLIMEN
24 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 (Wilayah Persekutuan), Puan Hannah Yeoh (Segambut)
8. Menteri Digital, Tuan Gobind Singh Deo (Damansara)
9. Menteri Ekonomi, Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Haji Mohd Nasir (Johor Bahru)
10. Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan (Sungai Buloh)
11. Menteri Belia dan Sukan, Dr. Mohammed Taufiq bin Johari (Sungai Petani)
12. Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan, Datuk Chan Foong Hin (Kota Kinabalu)
13. Timbalan Menteri Pertahanan, Tuan Haji Adly bin Zahari (Alor Gajah)
14. Timbalan Menteri Peralihan Tenaga dan Tranformasi Air, Dato' Sri Haji Abdul Rahman bin Mohamad (Lipis)
15. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah (Lenggong)
16. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Puan Alice Lau Kiong Yieng (Lanang)
17. Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Datuk Mohamad Alamin (Kimanis)
18. Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Tuan Nga Kor Ming (Teluk Intan)
19. Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri, Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani (Titiwangsa)
20. Menteri Pendidikan, Puan Fadhlina binti Sidek (Nibong Tebal)
21. Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah (Limbang)
22. Timbalan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Datuk Hajah Rubiah binti Haji Wang (Kota Samarahan)
23. Timbalan Menteri Kesihatan, Dato Hajjah Hanifah Hajar Taib (Mukah)
24. Timbalan Menteri Kewangan, Tuan Liew Chin Tong (Iskandar Puteri)
25. Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Dato' Dr. Mohammad Yusof bin Apdal (Lahad Datu)
26. Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi, Dato' Sri Huang Tiong Sii (Sarikei)
27. Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu (Sepang)
28. Timbalan Menteri Sumber Manusia, Tuan Khairul Firdaus bin Akbar Khan (Batu Sapi)
29. Timbalan Menteri Komunikasi, Puan Teo Nie Ching (Kulai)
30. Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Kelurga dan Masyarakat, Puan Lim Hui Ying (Tanjong)
31. Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Tuan Adam Adli bin Abd Halim (Hang Tuah Jaya)
32. Timbalan Menteri Ekonomi, Dato' Indera Mohd Shahar bin Abdullah (Paya Besar)
33. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Tuan M. Kulasegaran a/l V.Murugeson (Ipoh Barat)
34. Timbalan Menteri Luar Negeri, Dato Lukanisman bin Awang Sauni (Sibuti)
35. Timbalan Menteri Pendidikan, Tuan Wong Kah Woh (Taiping)
36. Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri, Tuan Sim Tze Tzin (Bayan Baru)
37. Timbalan Menteri Digital, Datuk Wilson Ugak anak Kumbong (Hulu Rajang)
38. Timbalan Menteri Perpaduan Negara, Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj (Segamat)

39. Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh (Ledang)
40. Timbalan Menteri Belia dan Sukan, Tuan Mordi Bimol (Mas Gading)
41. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri *Wilayah Persekutuan), Datuk Lo Su Fui (Tawau)
42. Ir. Ts. Zahir bin Hassan (Wangsa Maju)
43. Tuan Tan Kar Hing (Gopeng)
44. Datuk Andi Muhammad Suryady bin Bandy (Kalabakan)
45. Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya (Putatan)
46. Tuan Lee Chean Chung (Petaling Jaya)
47. Tuan Ganabatirau a/l Veraman (Klang)
48. Tuan Syahredzan bin Johan (Bangi)
49. Puan Hajah Rodziah binti Ismail (Ampang)
50. Tuan Haji Azli bin Yusof (Shah Alam)
51. Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar (Kinabatangan)
52. Tuan Tan Hong Pin (Bakri)
53. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa (Tampin)
54. Dato' Haji Adnan bin Abu Hassan (Kuala Pilah)
55. Dato' Haji Shamshulkahar bin Mohd Deli (Jempol)
56. Datuk Suhaimi bin Nasir (Libaran)
57. Tuan Roy Angau anak Gingkoi (Lubok Antu)
58. Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri (Betong)
59. Tuan Chong Zhemin (Kampar)
60. Puan Young Syefura binti Othman (Bentong)
61. Puan Syerleena binti Abdul Rashid (Bukit Bendera)
62. Tuan Haji Onn bin Abu Bakar (Batu Pahat)
63. Tuan Mohd Sany bin Hamzan (Hulu Langat)
64. Tuan Jimmy Puah Wee Tse (Tebrau)
65. Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli (Batang Lupar)
66. Tuan Lee Chuan How (Ipoh Timor)
67. Dato' Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail (Bandar Tun Razak)
68. Dato’ Sri Ismail Sabri bin Yaakob (Bera)
69. Tuan Lim Guan Eng (Bagan)
70. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Haji Apdal (Semporna)
71. Dato’ Seri Hishammuddin bin Tun Hussein (Sembrong)
72. Puan Teresa Kok Suh Sim (Seputeh)
73. Tuan Chow Kon Yeow (Batu Kawan)
74. Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh (Bukit Gelugor)
75. Dr. Sivakumar a/l Varatharaju Naidu (Batu Gajah)
76. Datuk Seri Panglima Madius Tangau (Tuaran)
77. Tuan Fong Kui Lun (Bukit Bintang)
78. Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias (Jelebu)
79. Tuan Tan Kok Wai (Cheras)
80. Tuan Chong Chieng Jen (Stampin)
81. Dato' Sri Doris Sophia anak Brodi (Sri Aman)
82. Puan Yeo Bee Yin (Puchong)
83. Puan Isnaraissah Munirah binti Majilis (Kota Belud)
84. Tuan Hassan bin Abdul Karim (Pasir Gudang)
85. Tuan Wong Chen (Subang)
86. Dato' Sri Dr. Wee Jeck Seng (Tanjung Piai)
87. Datuk Seri Panglima Dr. Gapari bin Katingan @ Geoffrey Kitingan (Keningau)
88. Datuk Willie anak Mongin (Puncak Borneo)
89. Datuk Larry Soon @ Larry Sng Wei Shien (Julau)
90. Puan Wong Shu Qi (Kluang)
91. Puan Vivian Wong Shir Yee (Sandakan)
92. Datuk Hajah Siti Aminah binti Aching (Beaufort)
93. Ir. Haji Yusuf bin Abd Wahab (Tanjong Manis)
94. Dato’ Henry Sum Agong (Lawas)

95. Tuan Oscar Ling Chai Yew (Sibu)
96. Tuan William Leong Jee Keen (Selayang)
97. Dato’ Ngeh Koo Ham (Beruas)
98. Dato Anyi Ngau (Baram)
99. Tuan Kesavan a/l Subramaniam (Sungai Siput)
100. Tuan Lim Lip Eng (Kepong)
101. Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji (Jelutong)
102. Tuan Suhaizan bin Kaiat (Pulai)
103. Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan (Sri Gading)
104. Tuan Khoo Poay Tiong (Kota Melaka)
105. Tuan Pang Hok Liong (Labis)
106. Tuan Haji Ahmad Johnie bin Zawawi (Igan)
107. Tuan Cha Kee Chin (Rasah)
108. Tuan Prabakaran a/l M. Parameswaran (Batu)
109. Dato' Sri Sh Mohmed Puzi bin Sh Ali (Pekan)
110. Tuan Riduan bin Rubin (Tenom)
111. Dato' Verdon bin Bahanda (Kudat)
112. Puan Rodiyah binti Sapiee (Batang Sadong)
113. Datuk Wetrom bin Bahanda (Kota Marudu)
114. Tan Sri Dato' Haji Mahiaddin bin Mohd. Yassin (Pagoh)
115. Dr. Radzi Jidin (Putrajaya)
116. Datuk Ali anak Biju (Saratok)
117. Dato’ Sri Dr. Haji Ismail bin Haji Abd. Muttalib (Maran)
118. Tuan Haji Wan Hassan bin Mohd Ramli (Dungun)
119. Dato’ Haji Mohd Suhaimi bin Abdullah (Langkawi)
120. Tuan Sabri bin Azit (Jerai)
121. Dr. Hajah Halimah Ali (Kapar)
122. Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir (Setiu)
123. Tuan Haji Kamal bin Ashaari (Kuala Krau)
124. Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin (Tangga Batu)
125. Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan (Merbok)
126. Dato’ Azman bin Nasrudin (Padang Serai)
127. Dr. Siti Mastura binti Muhammad (Kepala Batas)
128. Kapten Azahari bin Hasan (Padang Rengas)
129. Dr. Haji Abd Ghani bin Haji Ahmad (Jerlun)
130. Dato' Haji Abdul Khalib bin Abdullah (Rompin)
131. Tuan Zakri bin Hassan (Kangar)
132. Tuan Rushdan bin Rusmi (Padang Besar)
133. Tuan Syed Saddiq bin Syed Abdul Rahman (Muar)
134. Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor (Temerloh)
135. Komander Nordin bin Ahmad Ismail TLDM (B) (Lumut)
136. Tuan Haji Muhammad Ismi bin Mat Taib (Parit)
137. Tuan Kalam bin Salan (Sabak Bernam)
138. Tuan Wan Razali bin Wan Nor (Kuantan)
139. Tuan Haji Jamaludin bin Yahya (Pasir Salak)
140. Datuk Iskandar Dzulkarnain bin Abdul Khalid (Kuala Kangsar)
141. Dato' Syed Abu Hussin bin Hafiz Syed Abdul Fasal (Bukit Gantang)
142. Kapten Datuk Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) (Tanjong Karang)
143. Tuan Mohd Azizi bin Abu Naim (Gua Musang)
144. Tuan Zahari bin Kechik (Jeli)
145. Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman (Labuan)
146. Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad (Bagan Serai)
147. Dato' Sri Saifuddin Abdullah (Indera Mahkota)
148. Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim (Arau)
149. Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden (Alor Setar)
150. Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya (Pokok Sena)
151. Datuk Muslimin bin Yahaya (Sungai Besar)
152. Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary (Pengkalan Chepa)

153. Dato’ Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff (Rantau Panjang)
154. Datuk Wan Saifulruddin bin Wan Jan (Tasek Gelugor)
155. Dato' Khlir bin Mohd Nor (Ketereh)
156. Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh (Besut)
157. Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi (Tumpat)
158. Tuan Haji Mohd Misbahul Munir bin Masduki (Parit Buntar)
159. Dato' Dr Ahmad Yunus bin Hairi (Kuala Langat)
160. Tuan Zulkifli bin Ismail (Jasin)
161. Dato' Dr. Haji Alias bin Razak (Kuala Nerus)
162. Dr. Ahmad Fakhruddin bin Fakhrurazi (Kuala Kedah)
163. Tuan Fathul Huzir bin Ayob (Gerik)
164. Tuan Nurul Amin bin Hamid (Padang Terap)
165. Tuan Roslan bin Hashim (Kulim Bandar Baharu)
166. Dato’ Seri Hamzah bin Zainudin (Larut)
167. Dato' Seri Dr. Ahmad Samsuri bin Mokhtar (Kemaman)
168. Dato' Sri Tuan Ibharim bin Tuan Man (Kubang Kerian)
169. Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee (Beluran)
170. Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan (Kota Bharu)
171. Datuk Wira Hajah Mas Ermieyati binti Haji Samsudin (Masjid Tanah)
172. Tuan Haji Mohd Syahir bin Che Sulaiman (Bachok)
173. Dato' Rosol bin Wahid (Hulu Terengganu)
174. Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal (Machang)
175. Dato' Sri Ikmal Hisham bin Abdul Aziz (Tanah Merah)
176. Datuk Haji Awang bin Hashim (Pendang)
177. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Haji Salleh (Pasir Puteh)
178. Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim (Kuala Terengganu)
179. Tuan Haji Abdul Latiff bin Abdul Rahman (Kuala Krai)
180. Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman (Sik)
181. Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari (Pasir Mas)
182. Dato' Wira Dr. Ku Abd Rahman bin Ku Ismail (Kubang Pasu)
183. Tuan Haji Muhammad Fawwaz bin Mohamad Jan (Permatang Pauh)
184. Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun (Hulu Selangor)
185. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin (Jerantut)
186. Tuan Haji Muhammad Islahuddin bin Abas (Mersing)
187. Tuan Hassan bin Saad (Baling)

Senator Yang Turut Hadir:

1. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Dr. Zulkifli bin Hasan
2. Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Senator Datuk Dr. Fuziah binti Salleh
3. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Puan Marhamah binti Rosli

Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir

1. Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Datuk Chang Lih Kang (Tanjong Malim)
2. Menteri Perpaduan Negara, Datuk Aaron Ago Dagang (Kanowit)
3. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Dato’ Sri Azalina Othman Said (Pengerang)
4. Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. Haji Dzulkefly bin Ahmad (Kuala Selangor)
5. Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Dato Sri Tiong King Sing (Bintulu)
6. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Sabah dan Sarawak), Datuk Ts. Mustapha Sakmud (Sepanggar)
7. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Dato’ Dr. Ramli bin Dato’ Mohd Nor (Cameron Highlands)
8. Menteri Kerja Raya, Dato Sri Alexander Nanta Linggi (Kapit)
9. Menteri Pertahanan, Dato' Seri Haji Mohamed Khaled bin Nordin (Kota Tinggi)

10. Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Datuk Armizan bin Mohd Ali (Papar)
11. Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Tuan Sim Chee Keong (Bukit Mertajam)
12. Menteri Perladangan dan Komoditi, Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad (Parit Sulong)
13. Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan (Pontian)
14. Timbalan Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Tuan Chiew Choon Man (Miri)
15. Tuan Chow Yu Hui (Raub)
16. Datuk Matbali bin Musah (Sipitang)
17. Tuan Haji Manndzri bin Haji Nasib (Tenggara)
18. Tuan Edwin anak Banta (Selangau)
19. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong (Ayer Hitam)
20. Dato’ Sri Dr. Richard Riot anak Jaem (Serian)
21. Datuk Seri Saravanan a/l Murugan (Tapah)
22. Dato' Seri Utama Haji Aminuddin bin Harun (Port Dickson)
23. Dato' Seri Amirudin bin Shari (Gombak)
24. Datuk Seri Dr. Zaliha binti Mustafa (Sekijang)
25. Datuk Ewon Benedick (Penampang)
26. Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik (Balik Pulau)
27. Dr. Kelvin Yii Lee Wuen (Bandar Kuching)
28. Datuk Seri Utama Ir. Hasni bin Mohammad (Simpang Renggam)
29. Datuk Jonathan bin Yasin (Ranau)
30. Tan Sri Dato' Seri Haji Abdul Hadi bin Haji Awang (Marang)

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

1. Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Dato’ Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi (Bagan Datuk)
2. Menteri Luar Negeri, Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan (Rembau)
3. Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Dato’ Sri Hajah Nancy Shukri (Santubong)
4. Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Dato' Sri Arthur Joseph Kurup (Pensiangan)

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT

PARLIMEN KELIMA BELAS

PENGGAL KELIMA

MESYUARAT KEDUA

Rabu, 24 Jun 2026

Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi

DOA

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

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN

Tuan Yang di-Pertua: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera dan selamat pagi. Kita mulakan sesi pertanyaan-pertanyaan bagi jawab lisan dengan saya menjemput Tuan Suhaizan bin Kaiat, Pulai.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: *Bismillahirrahmanirrahim Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tan Sri Speaker. Soalan Pulai nombor 1.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

1. Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai] minta Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air menyatakan memandangkan Johor kini menjadi hab utama pusat data di Asia Tenggara, apakah pelan jangka panjang kerajaan untuk meningkatkan kapasiti sumber air negeri termasuk pembinaan empangan, loji rawatan air dan penggunaan air kitar semula bagi memenuhi permintaan yang semakin meningkat.

Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air [Datuk Amar Haji Fadillah bin Haji Yusof]: *Bismillahirrahmanirrahim Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Yang Berhormat Yang Berhormat Pulai, Tan Sri Yang di-Pertua. Kerajaan mengambil pendekatan jangka panjang sumber air negeri Johor terus terjamin selaras dengan pertumbuhan pesat sektor perindustrian pengguna dan bandar dan juga pelaburan strategi termasuk pusat data.

Berdasarkan laporan Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara ataupun singkatannya SPAN, jumlah pengambilan air mentah di negeri Johor pada masa ini adalah sebanyak 2,052 juta liter sehari. Dalam hubungan ini, kerajaan sedang mempergiat usaha memperkukuh kapasiti sumber air mentah dan sistem bekalan air

di Johor melalui pelaksanaan pelbagai projek strategi termasuk cadangan pembangunan empangan, Takungan Air Pinggiran Sungai ataupun TAPS, baraj dan juga infrastruktur penyaluran air mentah.

Selain memperkukuh sumber air mentah, kerajaan bersama operator air negeri turut meneliti keperluan peningkatan kapasiti sistem bekalan dan loji rawatan air secara berperingkat berdasarkan unjuran permintaan semasa dan masa hadapan bagi memastikan bekalan air terawat yang mencukupi dapat disediakan. Pada masa yang sama sebanyak empat Projek Pembangunan Loji Rawatan Air (LRA) di bawah pembiayaan Pengurusan Aset Air Berhad ataupun PAAB sedang dilaksanakan bagi memperkukuh kapasiti bekalan air terawat di negeri Johor.

Kerajaan turut melihat air pulih guna sebagai salah satu komponen penting dalam strategi jangka panjang keselamatan air khususnya bagi sektor industri yang mempunyai keperluan penggunaan air yang tinggi seperti pusat data. Pendekatan ini dapat membantu mengurangkan kebergantungan kepada sumber air terawat dan mengoptimumkan penggunaan sumber air sedia ada secara lebih mampan.

Sebagai contoh, melalui kerjasama strategi antara Indah Water Konsortium ataupun IWK dan Johor Special Water (JSW) sebanyak 12 juta liter air sehari— air pulih guna berkualiti tinggi ini dibekalkan bagi kegunaan sistem penyejukan pusat data di negeri Johor. Ini yang pertama dilaksanakan di Malaysia.

Inisiatif ini menunjukkan bahawa sumber air alternatif berpotensi memainkan peranan yang lebih besar dalam menyokong pertumbuhan industri tanpa menjejaskan keutamaan bekalan air kepada rakyat. Melalui gabungan penggunaan sumber air baharu peningkatan subsidi sistem bekalan air pembangunan loji rawatan air dan penggunaan sumber air alternatif, kerajaan yakin keperluan bekalan air di negeri Johor akan terus dapat dipenuhi bagi menyokong pertumbuhan ekonomi serta kesejahteraan rakyat pada masa hadapan. Terima kasih

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

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih, Tan Sri Speaker. Terima kasih Menteri atas jawapan yang telah dinyatakan tadi. Untuk pengetahuan Menteri, kita di Johor Bahru ini kerap berlaku gangguan bekalan air sama ada yang terancang ataupun tidak terancang, khususnya dalam Parlimen Pulai, Iskandar Puteri, Johor Bahru, zon Larkin selalu berlaku kerap berlaku gangguan bekalan air.

Jadi 17 data *centre* ini terletak dalam *regulator* Johor baru, *so* keperluan adalah 1,274.1 MLD pada waktu ini. Dalam analisa SAJ dinyatakan bahawa tahun 2030, keperluan itu meningkat 1,600. Sekarang ini ada empat loji rawatan air yang

sedang dibina. Soalan saya adalah, apakah jaminan loji ini dapat disiapkan pada waktunya. Kalau dia lewat saja, ada EOT saja kita di khususnya di Johor Bahru ini akan terkesan sebab peningkatan yang banyak itu daripada 1,200 kepada 1,600 itu tadi. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, sila Menteri.

Datuk Amar Haji Fadillah bin Haji Yusof: Terima kasih Yang Berhormat Pulai. Untuk makluman, ada beberapa projek yang dilaksanakan dalam peringkat pelbagai, peringkat pelaksanaan untuk negeri Johor di bawah Jabatan Bekalan Air saja, jumlah pelaburan komitmen Kerajaan Persekutuan ialah lebih kurang RM1,628.52 bilion untuk membekalkan jumlah air 1,337 juta liter sehari. Yang ini sehinggalah perancangannya untuk disiapkan sehingga 2027.

Manakala di bawah PAAB yang saya katakan tadi ialah lebih kurang 388 juta liter air sehari dengan perbelanjaan yang ini di bawah pinjaman sebanyak RM1,169 juta yang melibatkan empat projek dan dalam pelbagai peringkat pelaksanaan juga dijangkakan ada yang dijangkakan tender pada 2028. Ada yang dalam pelaksanaan. Tapi dari segi bekalan *data centre* tanggungjawabnya sekarang ini ialah di bawah MITI.

Dah diwujudkan jawatankuasa khas yang akan menilai *investment* dalam bidang *data centre* kemudian ia nya akan disalurkan pada peringkat negeri untuk menilai semula sama ada ada kemampuan ataupun tidak dari segi bekalan air dan sebagainya. Tapi jaminan kita dari segi— di Johor saja kalau kita melihat pada permintaan dan pengeluaran ini memang dah ada *reserved margin* lebih kurang setakat ini kita ada *reserved margin* 14.4 peratus.

■1010

Mungkin berlaku gangguan bekalan itu disebabkan masalah teknikal sama ada kena membuat *maintenance* dan sebagainya. Kalau adapun berlaku, memang disediakan lori-lori yang akan menghantar air kepada destinasi atau tempat-tempat yang terjejas bekalan. Itu memang di bawah kuasa utiliti di bawah kuasa kerajaan negeri. Tapi kita akan memantau melalui SPAN setakat mana *performance* mereka. Mereka akan dikenakan tindakan kalau mereka tidak *perform* pada apa standard yang telah ditetapkan oleh SPAN iaitu memastikan bekalan air yang terjamin kepada rakyat dan juga kepada industri. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, terima kasih. Seterusnya saya jemput Padang Terap.

Tuan Nurul Amin bin Hamid [Padang Terap]: *Assalamualaikum warahmatullah.* Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Pada Februari yang lalu, tahun ini, ada satu demonstrasi daripada penduduk Gelang Patah, Johor bimbang terhadap kesan pencemaran daripada pusat data yang dibangunkan. Begitu juga daripada Sahabat Alam Sekitar yang menyatakan bahawa pusat data ini akan menyebabkan penggunaan sumber tenaga dan air yang sangat besar.

Soalan saya kepada Menteri, adakah kerajaan bercadang untuk mewujudkan satu peruntukan undang-undang khusus yang mewajibkan semua syarikat pusat data menggunakan air kitar semula, membangunkan sistem air rawatan sendiri dan membangunkan teknologi penyejukan yang menjimatkan air ke arah menjamin kelestarian alam sekitar tanpa menjejaskan pelaburan? Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Menteri.

Datuk Amar Haji Fadillah bin Haji Yusof: Terima kasih. Komitmen kita memang dari segi penggunaan. Penggunaannya ialah keutamaan kepada rakyat terlebih dahulu, kemudian kepada industri dan kalau berlaku konflik, yang pasti ialah untuk kita pastikan keterjaminan bekalan. Itu yang ditetapkan oleh SPAN. Sebab itu dengan pelaburan yang begitu banyak dalam *data center,* kita di peringkat Kerajaan Persekutuan kita dah tubuhkan *Data Center Task Force* (DCTF), singkatannya yang dipengerusikan oleh MITI. Sebab pelaburan, MITI akan menilai segala pelaburan. Dalam situlah kita akan membincangkan apakah keperluan dari segi bekalan air yang diperlukan oleh *data center,* apa yang diperlukan dari segi tenaga.

Dan di sini apa yang telah kita perhalusi— dulu kita banyak isu berhubung kait dengan *phantom demand.* Dia kata dia memerlukan sekian-sekian banyak. Tapi sekarang ini kita mengatakan kalau dia memerlukan sekian banyak, dia kena *commit,* dan kalau dia tidak menggunakan nanti, dia akan didenda. Itu menentukan bahawa keperluan yang mereka minta mestilah yang betul dan tepat. Kalau tidak, mereka dikenakan denda termasuklah dari segi air dan juga dari segi penggunaan tenaga elektrik dan sebagainya.

Memang kita menjurus kepada pertama, untuk menggunakan air boleh guna semula, *recycle water.* Yang kedua ialah untuk mereka melabur dari segi teknologi. Menggunakan teknologi baru di mana mereka akan mengurangkan penggunaan tenaga dan juga mengurangkan penggunaan air. Maknanya *recycle water* untuk *cooling system* dan sebagainya. Jadi, ini yang dilihat oleh *the task force* dan juga di peringkat *task force* ini diwakili oleh pelbagai agensi.

Dan kemudian di peringkat kelulusan pembinaan *data center* nanti akan diuruskan oleh *committee* yang diuruskan oleh kerajaan negeri pula untuk melihat keseluruhan proses untuk memastikan bahawa apa pun kita luluskan, ia nya akan mematuhi standard dan juga apa yang dirancang oleh kerajaan sama ada oleh Kerajaan Persekutuan mahupun kerajaan negeri untuk memastikan pematuhan bukan sahaja pada standard, keperluan air, tenaga dan juga alam sekitar. Itu akan dilihat secara keseluruhannya. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya saya jemput Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib, Maran.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,* salam sejahtera. Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

Buah koran dalam gua,
Soalan Maran nombor dua.

2. Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd. Muttalib [Maran] minta Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup menyatakan apakah langkah kementerian untuk memperkasakan Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC) menjalankan pemantauan terhadap tawaran harga dan pakej perumahan serta siasatan yang berkesan terhadap amalan antipersaingan dalam pasaran perumahan termasuk kemungkinan penetapan atau manipulasi pasaran.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan, Menteri.

Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup [Datuk Dr. Fuziah binti Salleh]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi taala wabarakatuh,* selamat pagi, salam Malaysia MADANI. Terima kasih kepada Yang Berhormat Maran di atas soalan, Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Maran bertanya berkenaan dengan amalan antipersaingan yang ada mungkin kesan— memberikan kesan kepada harga dan pakej yang ditawarkan untuk perumahan.

Tuan— Tan Sri Yang di-Pertua, Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup melalui agensinya iaitu Suruhanjaya Persaingan Malaysia (MyCC) sentiasa memantau isu-isu yang berkaitan dengan kos sara hidup dan kesejahteraan rakyat termasuk pasaran perumahan. Selaras dengan mandat yang diperuntukkan di bawah Akta Persaingan 2010 [*Akta 712*], MyCC bertanggungjawab melaksanakan tindakan penguatkuasaan terhadap sebarang amalan antipersaingan melalui pemantauan yang dilaksanakan terhadap aduan yang diterima dan melalui inisiatif kajian pasaran yang berfokus kepada isu yang wujud dalam rantaian bekalan.

Pemantauan harga rumah ini, Tan Sri Yang di-Pertua, dia tak sama macam kita buat— KPDN buat pemantauan harga barang-barang keperluan harian, ya. Tak sama. Jadi, dalam kita memantau harga rumah, KPDN ataupun MyCC— KPDN melalui MyCC melaksanakan kajian-kajian untuk melihat sama ada elemen-elemen antipersaingan dalam *environment* industri ini.

Jadi, pertamanya, MyCC telah pun menjalankan penyiasatan terhadap pengusaha pasir. Kita lihat MyCC buat kajian terhadap industri dan juga seluruh bahan-bahan binaan, seluruh rantaian bekalan bahan binaan. Pertama, kajian terhadap pasir telah pun dilakukan di daerah Kota Bharu. Kemudian kajian terhadap pasaran— kajian semula pasaran bahan binaan dalam industri pembinaan juga telah dilaksanakan yang melibatkan empat bahan binaan utama iaitu besi, simen, konkrit siap bancuh dan pasir.

Di masa yang sama, KPDN juga telah— MyCC juga telah melaksanakan satu kajian berkenaan dengan simen, harga simen sebab dia ada *contributing factor,* dengan izin ya, Tan Sri Yang di-Pertua kepada harga rumah. Di masa yang sama, MyCC telah pun juga memantau perolehan kerajaan bagi membendung kartel tipuan bida termasuk perolehan berkaitan dengan pasaran perumahan. Setakat ini, tiada siasatan yang melibatkan projek perumahan kerajaan. Jadi maksudnya, tipuan bida ini pun MyCC kaji juga supaya perolehan kerajaan itu, berkaitan dengan perumahan itu, sama ada, ada atau tidak.

Jadi, hasil daripada kajian tersebut, MyCC ada punca kuasa untuk kuat kuasa sekiranya perlu dilaksanakan. Punca kuasa ini ada tiga. Tan Sri Yang di-Pertua, sikit lagi masa, ya. Yang pertama, aduan yang diterima oleh MyCC. Kalau ada aduan, boleh kuat kuasa. Kedua, MyCC atas inisiatif ex officio-nya, di bawah seksyen 14(1) boleh menjalankan penguatkuasaan. Ketiga, arahan yang dikeluarkan oleh Yang Berhormat Menteri di bawah seksyen 14(2). Jadi, itu ada punca kuasa untuk menjalankan penguatkuasaan.

Hasil dapatan, ya. Hasil dapatan daripada semua kajian ini didapati bahawa MyCC tidak pernah menerima aduan mengenai amalan antipersaingan berkaitan tawaran harga dan pakej perumahan secara spesifik. Dan menurut indeks harga rumah Malaysia pada tahun 2025 yang diterbitkan oleh Pusat Maklumat Harga Tanah Negara, trend harga rumah menunjukkan pertumbuhan sederhana yang berterusan sepanjang tahun 2025. Setelah mencapai kadar pertumbuhan tertinggi sebanyak 4.4 persen pada suku keempat 2024, kadar pertumbuhan tersebut menurun secara beransur-ansur pada 3.5 peratus pada suku pertama 2025 sebelum mencapai paras

terendah pada suku keempat 2025. Kadar ini secara langsung membuktikan harga pasaran perumahan secara umumnya adalah stabil.

Berkenaan dengan dapatan berkaitan dengan harga simen pula, dapatan menunjukkan ada peningkatan harga simen berlaku susulan kenaikan harga kos bahan mentah seperti arang batu, kos pengeluaran seperti tenaga dan bahan api serta kos logistik dan pengangkutan yang berhubung kait dengan faktor geografi dan lokasi kilang.

Jadi, akhir kata, bolehlah dikatakan bahawa dapatan MyCC tidak ada perlakuan antipersaingan berkaitan dengan tawaran harga dan pakej perumahan dalam pasaran perumahan. Dan sekiranya ada aduan daripada mana-mana pihak, MyCC sedia melaksanakan siasatan, kajian dan seterusnya penguatkuasaan. Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

■1020

Tuan Yang di-Pertua: Sila Maran.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Yang Berhormat dah sebutkan tadi bahawa kajian dibuat di salah satu di Kota Bharu. Saya mungkin lanjut sedikit. Berapakah— berapa banyakkah aduan, siasatan awal dan kajian pasaran yang telah dijalankan oleh MyCC berkaitan sektor perumahan dalam lima tahun yang lepas? Adakah kementerian bercadang mewujudkan satu mekanisme pelaporan awam? Maknanya, sediakan mekanisme pelaporan awam yang lebih mudah untuk pembeli rumah membuat laporan ke atas amalan mencurigakan atau tekanan membeli melalui ejen dan pemaju dalam membantu pembeli-pembeli rumah. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

Datuk Dr. Fuziah binti Salleh: Terima kasih Yang Berhormat Maran atas soalan tambahan.

Tuan Tan Kar Hing [Gopeng]: *[Bangun]*

Dato' Haji Adnan bin Haji Abu Hassan [Kuala Pilah]: *[Bangun]*

Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]: *[Bangun]*

Datuk Dr. Fuziah binti Salleh: Tan Sri Yang di-Pertua, ada dua bahagian kepada soalan Maran tadi, yang pertama berkenaan dengan kajian. Berapakah kajian, saya mohon jawapan bertulis ya Yang Berhormat Maran supaya ia lebih *detail*.

Yang kedua, saya sebut tadi berkenaan dengan punca kuasa. Punca kuasa ini ada dalam Akta 712 iaitu aduan yang diterima oleh MyCC di bawah seksyen 15. Yang Berhormat Maran menyarankan mekanisme pelaporan awam. Saya rasa ia merupakan satu saranan yang baik. *Insya-Allah*, MyCC boleh melihat kepada mekanisme ini dan bagaimana nak memudahkan pelaporan awam sekiranya ada aduan yang mahu disalurkan. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

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

Tuan Tan Kar Hing [Gopeng]: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin bertanya kepada Timbalan Menteri bahawanya amalan ataupun unsur-unsur anti persaingan dia bukan setakat hanya berlaku secara konvensional, cara-cara perniagaan yang biasa tetapi kini telah pun meluas berlakunya di atas talian dan kalau kita lihat kepada e-dagang, *Online Travel Agent* (OTA) dan sebagainya.

Dia sebenarnya telah pun memonopolikan banyak perniagaan-perniagaan dan memberikan kesan yang terus dan langsung kepada PMKS dalam negara kita khususnya dalam bidang peruncitan. Sudah tentu perkara ini adalah baik untuk pengguna-pengguna dalam jangka masa yang pendek tetapi untuk jangka masa yang panjang dia adalah satu *destruction* untuk ekonomi dalam negara kita.

Maka, saya ingin bertanya kepada Timbalan Menteri. Apakah KPDN melalui MyCC telah pun membuat kajian menentukan dasar-dasar ataupun ada cadangan untuk membuat apa-apa pindaan rang undang-undang yang baharu dalam berdepan dengan cabaran bentuk ekonomi yang baharu ini? Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Ya, Timbalan Menteri. Soalan asalnya perumahan. Ini dah lencong jauh. Sila jawab.

Datuk Dr. Fuziah binti Salleh: Ya. Saya... *[Ketawa]* Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Saya pun nak cakap perkara yang sama. Soalan asalnya berkenaan dengan harga dan pakej perumahan tetapi sikitlah Tan Sri Yang di-Pertua kalau saya dibenarkan berkenaan dengan elemen anti persaingan ini. Amalan anti persaingan ini yang mengawal industri dan juga merosakkan industri. Saya bagi satu contoh. Amalan anti persaingan dalam pakej umrah.

Ini antara satu perkara yang telah pun di dapatan MyCC dan sudah pun dibuat siasatannya dan diambil tindakan. Jadi, bila pakej umrah ini Tan Sri Yang di-Pertua, dia pakat sama-sama dia lebih 80 syarikat. Jadi, dia tak boleh tawarkan harga yang rendah. Jadi, walaupun pakej itu bukan pakej mahal tetapi dia— tawaran harganya itu juga mereka kawal.

Jadi, ini memang antara kerja-kerja MyCC dan memang MyCC memandang serius berkenaan dengan amalan anti persaingan ini. *Insya-Allah,* ada pindaan rang undang-undang yang akan dibentangkan untuk bacaan kali kedua berkaitan dengan Akta 712 ini untuk memberikan lebih *power* kepada akta ini pada minggu depan. *Insya-Allah*. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Seterusnya, saya jemput Tuan Syahredzan bin Johan, Bangi.

Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi]: Tan Sri Speaker yang bijaksana. Soalan saya nombornya 3.

3. Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi] minta Menteri Komunikasi menyatakan tujuan pelaksanaan pengesahan umur bagi akaun media sosial dan bagaimana kementerian memastikan penyedia perkhidmatan berlesen:

(a) hanya diberikan akses kepada ciri-ciri data peribadi yang terhad dan berkadar; dan

(b) diwajibkan untuk memadam data tersebut setelah tujuan pengumpulannya dipenuhi.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila Menteri.

Menteri Komunikasi [Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat. Tan Sri Yang di-Pertua, saya mohon izin untuk menjawab pertanyaan daripada Yang Berhormat Bangi bersekali dengan pertanyaan daripada Yang Berhormat Jempol dan Bukit Bendera bertarikh 30 Jun, Yang Berhormat Hulu Selangor dan Alor Setar bertarikh 6 Julai, Yang Berhormat Masjid Tanah bertarikh 9 Julai, Yang Berhormat Tasek Gelugor dan Bakri bertarikh 15 Julai kerana semua pertanyaan tersebut menyentuh isu yang sama.

Tuan Yang di-Pertua: Baik.

Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil: Masa yang sama saya pohon sedikit masa kerana isu ini agak besar dan ada beberapa penjelasan yang saya rasa penting untuk didengari dalam Dewan yang mulia ini.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan.

Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil: Tan Sri Yang di-Pertua, kanak-kanak merupakan golongan yang lebih terdedah kepada risiko dalam talian kerana masih dalam fasa perkembangan kognitif, emosi dan sosial. Peningkatan akses kepada kandungan interaksi dan sistem algoritma digital telah mewujudkan pelbagai

risiko termasuk pendedahan kepada kandungan memudaratkan, eksploitasi dalam talian serta penggunaan platform secara berlebihan.

Sehubungan itu, perlindungan dalam talian yang lebih menyeluruh dan bersesuaian dengan umur adalah penting bagi memastikan keselamatan, kesejahteraan dan perkembangan kanak-kanak terus terpelihara dalam persekitaran digital. Keperluan untuk memperkukuh perlindungan kanak-kanak dalam talian turut menjadi keutamaan di peringkat antarabangsa. Beberapa negara seperti Australia, Brazil dan Indonesia telah memperkenalkan keperluan pengesahan umur serta langkah reka bentuk perkhidmatan yang bersesuaian dengan umur bagi mengurangkan risiko kemudaratan dalam talian kepada kanak-kanak.

Pendekatan ini mencerminkan trend global ke arah mewujudkan persekitaran digital yang lebih selamat dan bersesuaian dengan umur di samping memastikan hak serta kepentingan terbaik kanak-kanak terus dilindungi. Selaras dengan perkembangan tersebut, kerajaan melalui Suruhanjaya Komunikasi dan Multimedia Malaysia atau MCMC telah menerbitkan Kod Perlindungan Kanak-kanak atau *Child Protection Code* (CPC) dan Kod Pengurangan Risiko atau *Risk Mitigation Code* (RMC) pada 22 hari bulan Mei 2026 yang mula berkuat kuasa pada 1 Jun 2026 di bawah Akta Keselamatan Dalam Talian 2025 atau Akta 866.

Kod-kod ini bertujuan mewujudkan persekitaran dalam talian yang lebih selamat khususnya bagi melindungi kanak-kanak daripada risiko dan kemudaratan dalam talian. Obligasi di bawah kod-kod tersebut terpakai kepada pemberi perkhidmatan aplikasi atau ASP dan Pemberi Perkhidmatan Aplikasi Kandungan (CASP) yang berlesen iaitu pemberi perkhidmatan berlesen di bawah Akta 866.

Di bawah CPC, pemberi perkhidmatan berlesen yang menawarkan perkhidmatan media sosial diwajibkan untuk melaksana mekanisme pengesahan umur atau dengan izin, *age verification* dan bukannya pengesahan identiti atau *identity verification* bagi memastikan pematuhan terhadap had umur minimum yang ditetapkan. Pengguna yang telah mencapai usia 16 tahun dibenarkan mendaftar dan memiliki akaun media sosial manakala individu di bawah umur tersebut tidak dibenarkan membuka atau memiliki akaun media sosial sehingga mencapai umur yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan pengesahan umur ini bukanlah bertujuan untuk menghalang atau melarang kanak-kanak daripada mengguna media sosial secara kekal. Sebaliknya, untuk menangguhkan pemilikan akaun media sosial sehingga mereka

mencapai usia 16 tahun dan mempunyai tahap kematangan yang difikirkan lebih sesuai bagi menggunakan platform tersebut secara selamat dan bertanggungjawab.

Bagi pendekatan ini yang turut dikenali sebagai inisiatif Tunggu 16 diperkenalkan bagi melindungi kanak-kanak dan keluarga daripada risiko serta kemudaratan dalam talian. Mekanisme pengesahan umur perlu dilaksana berasaskan dokumen rasmi yang dikeluarkan oleh Kerajaan Malaysia seperti kad pengenalan, pasport, sijil kelahiran dan atau dokumen lain yang diiktiraf oleh Kerajaan Malaysia.

CPC turut membenarkan penggunaan dokumen lain yang diiktiraf oleh Kerajaan Malaysia termasuk rekod setara yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa kompeten di bidang kuasa lain supaya akses kepada perlindungan dalam talian dapat diberikan secara saksama kepada semua kanak-kanak tanpa mengira status dokumentasi mereka. Pelaksanaan mekanisme ini hendaklah dibuat dengan selamat, praktikal dan menghormati privasi pengguna selaras dengan keperluan di bawah CPC.

Pemberi perkhidmatan media sosial dikehendaki memastikan proses pengesahan umur mematuhi undang-undang berkaitan perlindungan data peribadi termasuk prinsip peminimuman data atau *data minimization* dan pengehadan tujuan atau *purposes limitation* dengan mengehadkan pengumpulan data kepada maklumat yang diperlukan bagi tujuan pengesahan umur serta melupuskannya setelah tujuan tersebut selesai dilaksana.

■1030

CPC tidak menetapkan penggunaan teknologi yang khusus selagi objektif untuk memastikan pengguna bawah usia 16 tahun tidak mendaftar atau memiliki akaun media sosial dapat dicapai, di samping memastikan keselamatan data peribadi dan privasi pengguna terus terpelihara.

Bagi memastikan mekanisme pengesahan umur tidak di manipulasi, beberapa langkah kawal selia telah ditetapkan antaranya:

(i) pengesahan umur mesti disokong oleh rekod rasmi kerajaan dan bukan sekadar pengisytiharan sendiri;

(ii) pemberi perkhidmatan media sosial perlu melaksanakan langkah keselamatan kanak-kanak dalam bentuk reka bentuk atau dengan izin *safety by design* serta mempertingkatkan perlindungan bersesuaian dengan umur bagi pengguna kanak-kanak;

(iii) semua proses tertakluk kepada keperluan perlindungan data dan had penggunaan maklumat; dan

(iv) tindakan kawal selia dan penguatkuasaan selaras dengan undang-undang termasuk penalti kewangan boleh dikenakan ke atas pemberi perkhidmatan berlesen yang gagal mematuhi keperluan yang ditetapkan di bawah CPC.

Secara keseluruhannya, CPC menetapkan ciri-ciri mekanisme pengesahan umur yang selamat, praktikal dan bertanggungjawab bagi memastikan hanya pengguna yang layak dibenarkan mengakses platform media sosial. Terima kasih.

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

Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi]: Terima kasih, YB Menteri. Saya fikir kita semua dapat menyokong usaha kerajaan untuk memastikan internet yang lebih selamat terutama sekali untuk anak-anak kita.

Jadi soalan saya, soalan tambahan saya YB Menteri, apa yang kerajaan buat ini memerlukan kerjasama dengan syarikat media sosial seperti *Meta, X, TikTok* dan sebagainya. Jadi, bagaimana kerajaan nak pastikan bahawa mereka patuh dengan undang-undang kita dan arahan kita? Dan kalaulah kata mereka ini tak patuh bagaimana kita nak— apa yang kita boleh buat untuk pastikan bahawa syarikat-syarikat media sosial yang kaut keuntungan yang begitu banyak daripada rakyat kita ini, kita nak pastikan mereka mematuhi undang-undang kita? Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan Menteri.

Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil: Terima kasih Yang Berhormat Bangi. Soalan yang baik dan sebenarnya perbincangan dengan pihak platform-platform media sosial telah berjalan sejak sekian lama dan ia susulan kepada siri apa yang kita sebut sebagai *regulatory sandbox* ataupun medan uji kaji kawal selia yang telah dilaksanakan sejak Januari tahun ini.

Saya difahamkan lebih daripada 30 sesi libat urus yang melibatkan platform-platform ini telah diadakan sama ada bersekali ataupun berasingan. Dan setiap platform mempunyai cabarannya sendiri dan objektif mungkin dari segi perniagaannya yang sendiri. Tapi, kita tetapkan bahawa bukan hanya Malaysia tapi banyak negara lebih 25 negara di seluruh dunia telah mula mengenakan had umur sama seperti kita. Yang membezakan bagi Malaysia, memandangkan setiap rakyat Malaysia yang lahir daripada saat lahir dapat MyKid, pada usia 12 tahun mendapat MyKad.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]: *[Bangun]*

Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil: Maka pihak kerajaan berpandangan berdasarkan undang-undang sedia ada ini adalah dokumen rasmi yang penting yang perlu dimanfaatkan, diguna pakai untuk membuat pengesahan umur, bukan pengesahan identiti tetapi pengesahan umur.

Dan sekiranya, pihak syarikat platform media sosial gagal untuk mematuhi, maka ada beberapa kesan yang boleh mereka hadapi. Pertama, seksyen 30, Akta 866 memberi kuasa kepada MCMC untuk mengeluarkan arahan secara bertulis kepada pemberi perkhidmatan berlesen berhubung pematuhan mana-mana peruntukan di bawah Akta 866. Kegagalan mematuhi arahan yang dikeluarkan merupakan satu kesalahan dan apabila disabitkan di mahkamah boleh didenda tidak melebihi RM1 juta serta denda tambahan tidak lebih RM100,000 setiap hari selama mana kesalahan itu berterusan selepas sabitan.

Dan masa yang sama, pihak MCMC juga boleh mengeluarkan notis ketidakpatuhan sekiranya berlaku mana-mana pemberi perkhidmatan aplikasi gagal mematuhi mana-mana kewajiban di bawah Bahagian III, Akta 866, Akta ONSA.

Dan pemberi perkhidmatan berlesen yang menerima notis hendaklah membayar penalti kewangan ataupun *financial penalty* yang ditetapkan ataupun memohon kepada MCMC bagi tujuan kajian semula melalui representasi bagi ketidakpatuhan kepada Bahagian III, Akta 866 ini, pemberi perkhidmatan berlesen boleh dikenakan penalti kewangan tidak lebih RM10 juta sebagaimana diperuntukkan bawah seksyen 39, Akta 866. Terima kasih.

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

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]: Terima kasih kepada Tan Sri Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri. Sepertimana kita tahu bila kita masuk era digitalisasi ini, keselamatan siber adalah perkara yang paling utama dan telah pun dibentangkan oleh pihak Menteri tadi.

Cuma, bila kita nak buat tindakan punitif ini pastinya kita kena ada sedikit jaminan forensik dari sudut bagaimana kita buat mekanisme audit teknikal dan juga forensik digital khusus. Jadi soalan saya, apa mekanisme-mekanisme itu dan setelah kita luluskan pada tahun 2025 Akta 866 ini, apakah telah dilakukan *annual audit* kepada semua pemain-pemain ini untuk memastikan yang keselamatan data kita terjamin?

Tuan Yang di-Pertua: Ya, sila Menteri.

Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil: Terima kasih Yang Berhormat, soalan yang baik. Dan sebenarnya Tan Sri Yang di-Pertua, Akta 866 ada mengeluarkan ataupun mempunyai beberapa kod yang telah diterbitkan. Dalam jawapan saya tadi, ada dua kod yang saya sebut, pertama CPC, kedua RMC. Dan kod-kod ini akan menetapkan bagi platform-platform yang dilesenkan, yang menetapi syarat-syarat, inilah apa yang mereka perlu lakukan.

Jadi, langkah seterusnya bagi platform-platform ini adalah untuk mengikuti termasuk audit yang Yang Berhormat sebutkan. Memang ada dinyatakan dalam *Risk Mitigation Code* ataupun RMC bahawa mereka perlu mempunyai pelan keselamatan bagi memastikan tidak berlaku apa-apa kemudaratan dalam talian dalam platform mereka. Jadi, akan berlandaskan kepada RMC.

Kedua-dua kod ini boleh dimuat turun dan boleh dibaca sepenuhnya di laman *web,* laman sesawang MCMC. Saya boleh panjangkan kepada Yang Berhormat nanti. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Seterusnya, saya jemput Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman, Labuan.

Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman [Labuan]: Terima kasih, soalan saya nombor 4.

4. Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman [Labuan] minta Menteri Kewangan menyatakan apakah faktor utama yang menyumbang kepada pengukuhan nilai Ringgit Malaysia sejak kebelakangan ini dan sejauh manakah pengukuhan tersebut disokong oleh asas ekonomi negara yang mampan seperti pertumbuhan ekonomi, pelaburan asing, eksport serta keyakinan pelabur.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri. Menteri? Okey.

Timbalan Menteri Kewangan [Tuan Liew Chin Tong]: Maaf, maaf. Tan Sri Yang di-Pertua, pergerakan nilai Ringgit didorong terutamanya oleh faktor luaran termasuk perkembangan geopolitik dan perubahan dalam jangkaan dasar monetari global.

Selain dari itu, faktor domestik yang kukuh terus memberikan sokongan kepada Ringgit. Ringgit memulakan pada tahun 2026 dengan prestasi yang kukuh dengan peningkatan nilai dalam dua bulan pertama sebanyak 4.3 peratus berbanding Dolar Amerika Syarikat serta peningkatan sebanyak 3.2 peratus bagi nilai kadar pertukaran efektif normal— Ringgit nominal atau *nominal effective exchange rate.*

Walau bagaimanapun, konflik di Timur Tengah yang berlaku pada penghujung bulan Februari telah memberi kesan kepada pasaran kewangan dan mata wang global termasuk Ringgit.

Namun demikian, bagi tempoh awal tahun hingga 22 Jun 2026, nilai Ringgit telah mencatat sedikit penurunan sebanyak 2.1 peratus berbanding Dolar Amerika Syarikat. Manakala, kadar pertukaran efektif normal mencatat penurunan sebanyak 1.6 peratus. Pergerakan ini, pergerakan nilai Ringgit akan terus dipengaruhi oleh faktor luaran, termasuk hala tuju perkembangan konflik di Timur Tengah dan jangkaan kadar faedah Rizab Persekutuan Amerika Syarikat ataupun *US Federal Reserve.*

Walau bagaimanapun, Ringgit tetap disokong oleh asas ekonomi yang kukuh. Dari segi perkembangan domestik prestasi nilai Ringgit didorong oleh komitmen kerajaan dalam melaksanakan pembaharuan struktur untuk mengukuhkan asas ekonomi Malaysia yang mendapat sambutan baik di kalangan pelabur di dalam dan luar negara.

Prestasi ekonomi Malaysia juga kekal mampan dengan pertumbuhan KDNK yang kukuh sebanyak 5.4 peratus pada suku pertama 2026 dan kadar inflasi yang sederhana iaitu suku pertama 1.6 peratus.

■1040

Bagi tahun 2026, ekonomi Malaysia dijangka berkembang antara empat peratus hingga lima peratus sementara kadar inflasi diunjur kekal terkawal antara 1.5 hingga 2.5 peratus.

Dari sudut sektor luaran*,* prestasi eksport yang kekal kukuh terus menyokong nilai Ringgit. Eksport pada bulan Mei 2026 berkembang sebanyak 45.3 peratus yang merupakan prestasi bulanan terbaik dalam tempoh tiga tahun, manakala pertumbuhan import berkembang sebanyak 14.1 peratus.

Di samping itu, tindakan bersepadu oleh kerajaan bersama-sama dengan Bank Negara Malaysia masih diteruskan termasuk Program Syarikat Pelabur Pemastautin Berkelayakan atau *Qualified Residence Investor* yang menawarkan fleksibiliti pelaburan semula di luar negara kepada syarikat korporat pemastautin terpilih serta libat urus dengan pelabur, pengeksport dan pengimport. Langkah-langkah ini bertujuan untuk menggalakkan aliran dua hala dalam pasaran pertukaran asing tempatan.

Melangkah ke hadapan, nilai Ringgit akan terus ditentukan oleh pasaran dan BNM tidak menyasarkan sebarang paras nilai Ringgit. Tumpuan utama adalah untuk

memastikan supaya nilai Ringgit didagangkan dalam keadaan yang teratur. BNM akan terus memantau keadaan pasaran pertukaran asing domestik dan bersedia mengambil langkah sewajarnya sekiranya terdapat pergerakan mata wang yang tidak teratur. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Labuan.

Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman [Labuan]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Menteri atas jawapan yang diberikan. Soalan tambahan saya, memandangkan Malaysia merupakan negara perdagangan terbuka, apakah kesan pengukuhan Ringgit terhadap prestasi eksport negara khususnya sektor pembuatan, perladangan dan perusahaan kecil dan sederhana yang bergantung kepada pasaran luar negara.

Selain daripada itu, bolehkah Menteri menjelaskan sama ada pengukuhan Ringgit ini telah memberi manfaat secara langsung kepada rakyat melalui pengurangan kos import makanan, ubat-ubatan, bahan mentah serta bilakah kesan tersebut dijangka dapat dirasai sepenuhnya oleh rakyat Malaysia? Sekian, terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila Menteri.

Dato’ Haji Adnan bin Haji Abu Hassan [Kuala Pilah]: *[Bangun]*

Tuan Liew Chin Tong: Ya, terima kasih Tan Sri. Terima kasih Yang Berhormat Labuan. Sebenarnya, konteks sekarang ialah nilai Ringgit telah merosot sikit pada tahun ini seperti apa yang saya sebut tadi atau saya laporkan tadi.

Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan [Sri Gading]: *[Bangun]*

Tuan Liew Chin Tong: *So,* itu konteks bahawa nilai Ringgit telah merosot sikit. Faktor yang paling utama ialah kerana jangkaan bahawa kadar faedah di Amerika Syarikat akan kekal dalam tahap yang lebih tinggi kerana kadar inflasi di Amerika Syarikat dianggap sebagai tinggi dan akan naik lagi.

Poin kedua ialah sebenarnya keadaan atau suasana sekarang berlainan daripada suasana 30 tahun lalu. Kita sebenarnya menyaksikan penambahan eksport yang sangat tinggi dan seperti apa yang saya laporkan tadi, 45 peratus peningkatan eksport. Bermakna faktor nilai Ringgit memang satu faktor tetapi dia tidak semestinya ganggu prestasi eksport kerana eksport kita terutamanya eksport kita dalam sektor teknologi khususnya sektor semi-konduktor tidak begitu diganggu oleh nilai mata wang. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Sri Gading.

Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan [Sri Gading]: Ya. Terima kasih Tan Sri Speaker. Berdasarkan jawapan yang panjang lebar dan amat menarik, dalam suasana ekonomi yang agak kritikal tetapi apa yang dijelaskan tadi tentang eksport pada peningkatan dan juga perkembangan ekonomi sangat baik. Ada dua soalan daripada Sri Gading. Apakah senarai negeri-negeri yang menerima manfaat utama pelaburan asing sejak Kerajaan MADANI menerajui Kerajaan Malaysia di bawah pimpinan Tambun? Yang kedua, apakah barangan eksport utama negara yang membantu subsidi kepada petrol dan juga diesel yang mana ia nya sangat memberikan manfaat kepada rakyat? Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila Menteri.

Tuan Liew Chin Tong: Terima kasih Yang Berhormat Sri Gading. Apa ini eksport dan pelaburan masuk ke negeri itu nanti saya minta MITI jawab. Ini dulu saya MITI, sekarang bukan MITI lagi. Dan dalam konteks apa ini apa yang sektor-sektor yang mana subsidi membantu eksport, itu saya akan jawab secara bertulis selepas ini.

Dan apa yang saya nak tegaskan ialah walaupun nilai Ringgit berbanding dengan Dolar Amerika Syarikat merosot sedikit, tetapi sebenarnya dalam konteks dan suasana geopolitik selepas perang di Iran, Ringgit hanya berbanding dengan empat mata wang asing iaitu US Dollar, Chinese Yuan, Singapore Dollar dan Taiwanese Yuan memang mengalami sedikit pemerosotan, tetapi berbanding dengan mata wang asing yang lain, nilai Ringgit masih kekal dan dalam keadaan yang lebih selesa. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya saya jemput Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa, Tampin.

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

Kalau ikut ghaso kito binaso;
Kalau ikut hati kito mati;
Soalan Tampin nombor limo,
Menteri jawab hati-hati.

Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

5. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin] minta Menteri Sumber Manusia menyatakan:

(a) tempoh masa rasmi yang ditetapkan untuk memproses sesuatu kes tuntutan PERKESO serta sejauh manakah tempoh tersebut berjaya dipatuhi; dan

(b) adakah digitalisasi telah dimanfaatkan sepenuhnya bagi mempermudah serta menyegerakan sebarang proses tuntutan yang dibuat oleh para pencarum.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, sila Menteri.

Menteri Sumber Manusia [Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan]: Sebelum saya tanya...

Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]: Tan Sri, Pasir Puteh sekejap mencelah. Tidak ada giliran soalan tambahan?

Tuan Yang di-Pertua: Sri Gading tadi.

Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]: Bukan, bukan. Yang Kementerian Kewangan?

Tuan Yang di-Pertua: Ya, Sri Gading jawab. Sri Gading dah bertanya soalan tadi. Soalan asal dari Labuan, lepas itu Sri Gading yang bertanya soalan tambahan.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]* Tidur kot, tidur.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya silakan Menteri.

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

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Tan Sri Yang di-Pertua, pengurusan tuntutan faedah Pertubuhan Keselamatan Sosial (PERKESO) dikendalikan mengikut piagam pelangganan sebagai salah satu pengukuran dalam memastikan penyampaian perkhidmatan yang diberikan mengikut standard kualiti yang ditetapkan.

Proses tuntutan dan bayaran faedah merupakan salah satu komitmen PERKESO dalam piagam pelangganan yang mana mulai tahun 2025 menetapkan tempoh masa bagi setiap permohonan faedah adalah daripada tarikh dokumen lengkap yang diterima melibatkan semua permohonan faedah di bawah Skim Lindung Pekerja, Skim Lindung Kendiri dan juga Skim Lindung Kasih seperti berikut:

(i) faedah pengurusan mayat – dua hari;

(ii) faedah kehilangan keupayaan sementara – dua hari;

(iii) faedah hilang keupayaan kekal – tiga hari;

(iv) faedah pencet ilat – tiga hari;

(v) faedah penakat – tiga hari; dan

(vi) faedah orang tanggungan adalah – tiga hari.

Berdasarkan statistik PERKESO dari tempoh Januari, 31 Disember 2025, prestasi piagam pelangganan PERKESO bagi keseluruhan proses tuntutan dan bayaran faedah secara purata untuk ketiga-tiga skim ini adalah pada kadar 96.86 peratus. Manakala piagam pelangganan bagi Skim Lindung Kerjaya pada tahun 2025 telah ditetapkan dua hari bagi kesemua faedah dari tarikh dokumen permohonan lengkap yang diterima. Pencapaian prestasi piagam pelangganan PERKESO bagi keseluruhan proses tuntutan dan bayaran faedah secara purata bagi Skim Lindung Kerjaya adalah pada kadar 99.68 peratus.

Untuk makluman Yang Berhormat Tampin, PERKESO dari semasa ke semasa sentiasa menambah baik sistem pengoperasian, proses permohonan tuntutan dan bayaran faedah agar ia lebih mudah dan cepat sekiranya proses dibuat oleh para pencarum sendiri. Ini selari dengan perkembangan dunia digitalisasi pada masa yang kini.

■1050

Buat masa ini, pencapaian permohonan tuntutan faedah boleh dibuat melalui portal Lindung Faedah PERKESO iaitu www.lindungfaedah.perkeso.gov.my pada bila-bila masa sahaja. PERKESO turut menaik taraf *infrastructure* sistem pengoperasian faedah dalaman menerusi sistem 1Best yang telah digunakan sepenuhnya bermula tahun ini.

Selain itu, aplikasi Prihatin juga diperkenalkan kepada pencarum khususnya bagi mendapat informasi mengenai perkhidmatan yang disediakan oleh PERKESO. Selain itu, PERKESO melalui Skuad PERKESO Prihatin (SPP) turut melaksanakan pendekatan yang menyeluruh dan proaktif dalam membantu pencarum, waris serta orang berinsurans sepanjang proses tuntutan.

Skuad ini berperanan memberikan khidmat nasihat, bimbingan serta bantuan secara terus bagi memastikan urusan tuntutan dapat dilengkapkan dengan teratur dan lancar, sekali gus memudahkan akses kepada faedah serta perlindungan sosial yang telah disediakan oleh PERKESO.

Pendekatan bersepadu yang menggabungkan pendigitalan, perkhidmatan dan sokongan lapangan melalui Skuad PERKESO Prihatin ini membuktikan komitmen berterusan PERKESO dalam memastikan setiap pencarum menerima perkhidmatan yang cekap, mesra pelanggan dan berkesan. Sekian, terima kasih.

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

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih, Timbalan Menteri. Merujuk kepada kes berlaku di Tampin pada Februari lalu, adik Nor Syafiq bin Azwan, masih terdapat kelemahan yang membebankan tuntutan.

Antaranya, borang PERKESO terbaru yang tidak diselaraskan dengan hospital, kemas kini status dalam sistem PERKESO yang mengambil masa selama enam minggu dan kos pembedahan yang tidak ditanggung oleh PERKESO, walaupun pencarum dimasukkan ke ICU, terpaksa dibedah dan doktor juga telah mengesahkan mekanisme kecederaan adalah disebabkan berkaitan kerja.

Soalan saya, adakah kementerian menjalankan audit prestasi berkala terhadap pengurusan tuntutan PERKESO, termasuklah mendapat maklum balas tahap kepuasan pencarum. Dan adakah kementerian bercadang untuk mewujudkan satu mekanisme *fast track* serta sistem penyelarasan yang lebih cekap, antara hospital, majikan dan PERKESO supaya mangsa kemalangan kerja tidak lagi dibebankan dengan proses tuntutan yang lambat, berulang dan tidak telus? Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Menteri.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Ini jawapan ini, Speaker.

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: *[Ketawa]* Yang Berhormat Tampin sahabat saya, pernah bangkitkan isu ini kepada saya, Tan Sri Yang di-Pertua. Mungkin, kalau secara teliti, data bagi seorang yang terlibat itu saya akan minta PERKESO untuk kemukakan kepada Yang Berhormat Tampin.

Dr. Haji Abd Ghani bin Ahmad [Jerlun]: *[Bangun]*

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Tetapi, berdasarkan kajian kepuasan pelanggan terhadap tuntutan faedah PERKESO yang dilaksanakan setiap enam bulan sekali, berdasarkan secara purata kajian kepuasan pelanggan pada tahun 2025 adalah pada kadar 95 peratus.

Sistem INSPIRE adalah sistem yang digunakan antara hospital dengan PERKESO. Dia sistem gabungan. Sistem ini memudah cara permohonan bagi keperluan implan untuk operasi yang mesti dilakukan bagi pekerja yang ditimpa bencana. GL dia, *Guarantee Letter* akan dikeluarkan daripada hospital.

Bagi kes-kes kecemasan ataupun yang mengejutkan, akan dimudah cara melalui sistem dalam masa 24 jam. Terima kasih, Yang Berhormat. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, Jerlun.

Dr. Haji Abd Ghani bin Ahmad [Jerlun]: Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Menteri di atas penjelasan yang memberikan tentang garis masa pelaksanaan pembayaran.

Kita semua sedia maklum bahawa PERKESO telah membuat penambahbaikan tentang perkhidmatannya bukan setakat memberikan perlindungan kepada pekerja, menyediakan faedah hilang upaya kekal dan memberikan pencen penakat kepada waris, ya. Bahkan yang terkini, meluluskan Skim Insurans Pekerjaan (SIP) dengan berkesan.

Penambahbaikan ini bagus dan terbaik tapi ada satu kelemahan yang berkaitan dengan pembayaran manfaat ini kepada pencarum. Pertama soalan saya, adakah wujud tuntutan palsu sama ada dibuat oleh pencarum atau waris pencarum yang meninggal dunia terhadap PERKESO?

Sejauh manakah keberkesanan penggunaan teknologi kecerdasan buatan (AI) oleh PERKESO dalam mengesan penipuan membabitkan tuntutan palsu? Dan yang akhirnya, berapakah kes berkaitan tuntutan palsu terhadap PERKESO yang berjaya dikesan, dikenal pasti, daripada tahun lepas 2025 sampai ke hari ini? Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, Menteri.

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Terima kasih atas soalan tambahan daripada Yang Berhormat Jerlun. Memang wujudnya tuntutan-tuntutan palsu ini, tetapi proses yang diambil oleh PERKESO *is a very rigid process. Rigid process,* kenapa kita katakan *rigid* dia, Tan Sri Yang di-Pertua, sebab kita ada pasukan-pasukan penilaian. Kita ada unit-unit yang akan memastikan bahawa pemalsuan ini tidak berlaku. Dia akan buat *vetting system.* Dia adalah satu skuad khas di dalam PERKESO yang akan buat tapisan ini sebelum kelulusan diberikan.

Dia bukan kelulusan secara automatik. Dia berdasarkan daripada apa yang telah dibekalkan di dalam permohonan yang sebelum ini, ataupun di dalam borang yang mereka isikan sebelum ini. *There is a step by step vetting process* yang kita akan mengambil untuk pastikan tuntutan tersebut bukannya dikeluarkan begitu sahaja. Itu nombor satu.

Kedua, berkaitan dengan teknologi AI yang digunakan untuk memastikan ini. Kita ada sistem-sistem AI untuk mengenal pasti tetapi kebanyakannya selepas menggunakan sistem tersebut, juga dibuat secara manual. Dia bukan— kalau kita ikut sistem itu berkata A, kita terus keluarkan macam itu sahaja. Tak. Kita

mengadakan sistem dia secara AI dan juga sistem manual untuk buat *double checking* dengan sistem AI tersebut. Terima kasih, Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Seterusnya, saya jemput Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar, Kinabatangan.

Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar [Kinabatangan]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam damai. Terima kasih, Tan Sri Speaker. Soalan saya nombor 6.

6. Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar [Kinabatangan] minta Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi menyatakan sama ada kerajaan bercadang mewujudkan dasar atau mekanisme perlindungan khusus bagi membantu usahawan digital tempatan meningkatkan daya saing, produktiviti dan akses pasaran berbanding penjual luar negara yang menikmati kelebihan kos operasi.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan, Menteri.

Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi [Datuk Mohamad bin Alamin]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Yang Berhormat Kinabatangan. Terima kasih, Yang Berhormat Tan Sri Yang di-Pertua.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi (KUSKOP) telah merangka Pelan Strategik Perusahaan Mikro, Kecil dan Sederhana (PMKS 2030) bagi mentransformasikan PMKS di Malaysia ke arah perniagaan yang lebih mampan, berdaya saing dan mampu menyesuaikan diri dengan trend baharu serta cabaran luar jangka.

KUSKOP kekal komited dalam membantu usahawan PMKS, termasuk membantu mereka mengatasi cabaran seperti peningkatan kos operasi perniagaan. KUSKOP telah memperkenalkan platform MyMall pada tahun 2022 yang merupakan sebuah platform pembangunan ekosistem keusahawanan digital, dengan menyediakan ruang pemasaran dalam talian e-dagang serta secara percuma kepada PMKS dan koperasi tempatan.

Sehingga 31 Mei 2026, seramai 5,776 orang peniaga telah berdaftar di MyMall dan mencatatkan nilai jualan berjumlah RM24.5 juta. Sehubungan itu, usahawan PMKS adalah digalakkan untuk mendaftar di MyMall dan menggunakan ruang pemasaran e-dagang ini. Usaha KUSKOP ini pastinya akan dapat membantu usahawan dalam menangani isu kos operasi, selain dapat mengembangkan perniagaan secara dalam talian secara percuma.

Selain itu, KUSKOP turut membantu usahawan memanfaatkan platform digital bagi meningkatkan daya saing, produktiviti dan akses pasaran. Antaranya melalui yang pertamanya, inisiatif *TikTok Shop* bersama TEKUN Nasional yang menyediakan studio bagi usahawan untuk mengadakan penstriman langsung dengan teknologi terkini, di mana data terkini, Tan Sri Yang di-Pertua, seramai 1,054 orang usahawan kita yang telah menggunakan platform ini dan telah menghasilkan jualan melalui *TikTok Shop* bersama dengan TEKUN ini sebanyak RM35.1 juta.

Program bimbingan— yang keduanya, program bimbingan dan latihan perseorangan bumiputera di bawah INSKEN, Institut Keusahawanan Negara yang dinamakan program ini sebagai BANGKIT dan latihan keusahawanan INSKEN yang dinamakan program ini sebagai MOFA.

■1100

MOFA ini adalah tiga tonggak dalam perniagaan yang penting. Pertamanya tentang *marketing, operation, financing dan administration* yang menekankan aspek pendigitalan dan bimbingan melalui latihan berstruktur melibatkan penggunaan sistem jualan, pemasaran media sosial dan e-dompet.

Dan yang ketiganya, Program Jajahan Rakyat oleh Bank Rakyat yang menyediakan sokongan pembangunan perniagaan termasuk aspek pemasaran yang melibatkan seramai 627 orang usahawan dan 236 atau 40 peratus digitalisasikan melalui jajahan rakyat ini. Melalui Program Jajahan Rakyat juga, Bank Rakyat telah mencatatkan pembiayaan sebanyak RM610,000 dan akaun semasa dan simpanan sebanyak RM194,000. Sekian dan terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik saya jemput Kinabatangan.

Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar [Kinabatangan]: Terima kasih Tan Sri Speaker. Yang Berhormat Timbalan Menteri, jika kita lihat di negara jiran kita di Indonesia di mana mereka berani mengambil langkah yang drastik dan tegas untuk mempertahankan peniaga tempatan dan melindungi data rakyat mereka daripada dikuasai platform asing dengan memperkenalkan Peraturan Menteri Perdagangan No. 31 Tahun 2023.

Soalan saya, mengapa Malaysia masih membenarkan persaingan yang tidak seimbang sehingga usahawan tempatan kita terpaksa bersaing dengan penjual luar negara yang tidak pun mewujudkan langsung pekerjaan di Malaysia dan tidak memberikan kesan pengganda ekonomi yang setara? Dan apakah tindakan segera kerajaan untuk memperbetulkan ketidakseimbangan ini? Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila Menteri.

Datuk Mohamad bin Alamin: Terima kasih Yang Berhormat Kinabatangan. Sebagai mana saya nyatakan tadi bahawa kementerian kita KUSKOP amat cakna dan juga peka tentang perkembangan PMKS, usahawan mikro kecil dan sederhana di negara ini. Itu sebabnya kita menggalakkan semua usahawan kita ini harus membudayakan, mengadaptasikan cara mereka berniaga.

Jadi kita faham pada waktu ini di mana suasana perdagangan, perniagaan yang begitu mencabar. Itu sebabnya semua agensi di bawah KUSKOP kita mengadakan program-program khusus untuk memastikan yang pertamanya mereka punya pengetahuan yang begitu tinggi tentang menguasai digital dalam perniagaan mereka. Apabila mereka dapat menguasai bidang ini, maka mereka boleh bersaing dengan hebat di peringkat lokal atau di peringkat global.

Itu sebabnya pendekatan kita di KUSKOP ini Tan Sri Speaker, kita mengadakan kerjasama yang begitu hebat di antara TEKUN waktu ini bersama dengan *TikTok Shop* untuk memberi pendedahan kepada mereka bahawa pemasaran secara e-dagang itu cukup penting. Dan kita buka platform MyMall Tan Sri Speaker adalah untuk memberi peluang kepada usahawan kita untuk memasarkan produk mereka di alam maya, dunia digital.

Mereka tak memerlukan lagi premis, tak memerlukan lagi kedai, tapi hanya memasarkan produk melalui digital. Dan kita faham tentang cabaran-cabaran yang disebutkan oleh Yang Berhormat Kinabatangan itu.

Itu sebabnya kita memberikan latihan melalui INSKEN bagaimana untuk memastikan data-data para peniaga-peniaga, usahawan kita harus terpelihara. Jangan mereka tertinggal dengan usahawan-usahawan daripada luar negara umpamanya. Itu sebabnya PERNAS berusaha keras melalui MyMall tadi.

Tetapi kita akan terus mengadakan program-program dan juga intervensi yang diperlukan. Itu sebabnya agensi kita semua memberikan dana-dana yang begitu besar Tan Sri Speaker untuk mereka meningkatkan pengetahuan mereka, penguasaan mereka dari segi digital ini, kerana kita faham, cabaran waktu ini adalah era digital. Terima kasih.

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

Dato' Haji Abdul Khalib bin Abdullah [Rompin]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Saya melihat isu lambakan produk luar dengan harga tidak masuk akal sebenarnya membunuh usahawan digital tempatan secara senyap. Ini termasuk PKS mikro di kawasan luar

bandar seperti ke kawasan saya Rompin. Maksudnya kita tak mahu platform digital tempatan hari ini hanya sekadar menjadi lubuk keuntungan peniaga asing.

Justeru itu, saya memohon Yang Berhormat Timbalan Menteri menyatakan dalam bentuk peratusan atau kuantiti terkini iaitu bilangan usahawan digital tempatan yang terpaksa gulung tikar akibat persaingan tidak sihat ini dan sejauh manakah skim pembiayaan sedia ada berjaya menyelamatkan mereka? Kalau Yang Berhormat Timbalan Menteri tak ada data terkini, boleh diberi secara bertulis.

Dan yang keduanya apakah pihak kementerian sedia bekerjasama menyekat lambakan barang luar negara di platform e-dagang demi melindungi margin keuntungan usahawan digital luar bandar yang terbeban dengan kos logistik? Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, Menteri.

Datuk Mohamad bin Alamin: Terima kasih Yang Berhormat atas soalan tambahan. Kita memang peka dan juga cakna tentang cabaran-cabaran ini yang sedang dihadapi oleh usahawan kita PMKS di negara kita. Walau bagaimanapun, kita sedang melengkapkan banyak program-program yang diperlukan supaya mereka lebih sensitif tentang beberapa cabaran-cabaran seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat.

Itu sebabnya kita melalui agensi seperti SME Bank umpamanya, mereka telah mengeluarkan dana-dana yang diperlukan untuk peningkatan ke arah penguasaan digital itu. Mana-mana syarikat yang melibatkan usahawan digital kita berikan dana pembiayaan seperti *SME Technology Transformation Fund* (STTF) daripada SME Bank.

Kita telah meluluskan dana pembiayaan sebanyak RM1.6 juta. Mengenai *High Tech and Green Facility* dan juga berkenaan dengan program digitalisasi ini juga, kita telah berikan dana sebanyak RM11 juta. Kemudian ini adalah antara contoh-contoh di mana kita memberikan pembelaan, pembiayaan kepada semua para usahawan kita.

Bank Rakyat juga punya program yang khusus untuk memberikan pendedahan kepada PMKS kita terutamanya yang berada di luar bandar, yang mereka digalakkan untuk memasarkan produk mereka secara e-dagang. Tapi mereka tak punya fasiliti, prasarana. Jadi kita bantu juga mereka. Jadi kita turun ke bawah bersama dengan Program Jajahan Rakyat. Kita berikan mereka bimbingan betapa pentingnya mereka menguasai transaksi tanpa tunai waktu ini. Contohnya, itu pendekatan yang kita buat.

Jadi tentang lambakan-lambakan produk-produk luar negara ini, kita ambil maklum dan *insya-Allah* kita akan angkat isu ini dan ia nya adalah sesuatu yang merentasi kementerian. Kita akan bincangkan beberapa kementerian yang berkenaan untuk mengatasi, melihat. Tetapi kita kena ingat, Malaysia adalah *open market.* Kita galakkan semua produk-produk dan usahawan di seluruh dunia untuk memasarkan produk mereka tetapi kita juga terbuka kepada negara-negara mereka juga.

Terkini Tan Sri Speaker kita punya kerjasama di antara negara China untuk kita memperhebatkan perniagaan secara e-dagang di mana kita ada— tadi saya sebut MyMall. Kita ada kerjasama dengan Taobao umpamanya di negara China. Ini adalah antara kolaborasi yang kita buat, bagaimana memberi peluang kepada pemain industri. Pemain industri di negara kita juga mempunyai peluang memasarkan produk mereka di negara mereka, di negara China. Jadi adalah antara kolaborasi yang akan kita buat untuk memartabatkan industri PMKS di negara kita. Sekian dan terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Seterusnya saya jemput Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed, Kuala Terengganu.

Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim [Kuala Terengganu]: *Assalamualaikum.* Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 7.

7. Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim [Kuala Terengganu] minta Menteri Kewangan menyatakan status terkini dan garis masa pelaksanaan cukai karbon dalam Belanjawan 2026 bagi sektor besi, keluli dan tenaga serta mekanisme penyaluran semula hasil kutipan sebagai dana peralihan hijau atau insentif penyahkarbonan kepada Perusahaan Kecil dan Sederhana (PKS) tempatan.

Timbalan Menteri Kewangan [Tuan Liew Chin Tong]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Kuala Terengganu. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pengenalan cukai karbon adalah selaras dengan komitmen Malaysia untuk mencapai sasaran sifar bersih karbon atau *net-zero carbon* menjelang tahun 2050. Pada peringkat awal, perlaksanaan akan memberi tumpuan kepada sektor besi, keluli dan tenaga kerana sektor-sektor ini merupakan antara penyumbang utama pelepasan gas rumah kaca atau *green house gas.*

Kementerian Kewangan kini sedang dalam fasa akhir merangka dasar cukai karbon yang komprehensif bagi memastikan perlaksanaannya mencapai objektif yang ditetapkan. Penggubalan Rang Undang-undang Cukai Karbon akan mengambil kira dengan penyelarasan kerangka perundangan atau dasar yang lain seperti Dasar

Pasaran Karbon Kebangsaan dan Rang Undang-undang Perubahan Iklim Negara yang akan dibentangkan oleh Kementerian Sumber Asli dan Kelestarian Alam (NRES).

Rang Undang-undang Perubahan Iklim Negara (RUUPIN) akan menjadi sebagai asas kepada dasar dan kerangka perundangan dalam melaksanakan cukai karbon. Pada masa ini, mekanisme cukai karbon dan jumlah kutipan cukai karbon masih belum dapat dimuktamadkan dan ia nya bergantung kepada kadar cukai nilai ambang pelepasan (*emission threshold)* dan skop pelepasan *(emission scope)* yang akan diumumkan oleh kerajaan.

Walau bagaimanapun, penetapan kadar cukai karbon akan dilaksanakan secara berfasa agar tidak membebankan industri terutamanya perusahaan kecil dan sederhana di tengah ketidaktentuan pasaran ekoran konflik yang sedang berlaku di Asia Barat pada ketika ini. Terima kasih.

■1110

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

Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim [Kuala Terengganu]: Tan Sri Yang di-Pertua, Indonesia ada memperkenalkan pendekatan cukai karbon hibrid yang fleksibel di mana syarikat sektor tenaga dibenarkan *offset* mengimbangi liabiliti cukai mereka dengan membeli kredit karbon daripada pasaran pedagang karbon sukarela tempatan (VCM).

Memandangkan Malaysia mempunyai *Bursa Carbon Exchange* (BCX), adakah mekanisme cukai karbon akan membenarkan sektor besi, keluli dan tenaga menggunakan kredit karbon domestik daripada BCX sebagai ganti bayaran cukai tunai? Dan, berapakah peratusan maksimum had *offset* yang akan dibenarkan bagi mematangkan pasaran karbon tempatan serta memberi insentif kepada syarikat yang berjaya mengurangkan pelepasan bawah paras sasaran?

Satu lagi, setengah negara melaksanakan pendekatan ambang pelepasan. Misalnya Singapura, 25,000 tan *carbon dioxide equivalent* setahun bagi memastikan hanya pengeluar pelepasan yang besar sahaja dikenakan cukai karbon. Jadi, ini akan melindungi PKS. Adakah kerajaan akan mempertimbangkan *threshold, emission threshold* seperti ini? Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, Menteri.

Tuan Liew Chin Tong: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Terengganu. Memang soalan yang baik. ETS ataupun sistem untuk perdagangan karbon adalah salah satu daripada *overall* struktur untuk menjelang sasaran 2050 dan memang di

merata tempat di negara lain dia ada ETS dan juga ada *carbon tax,* dan dengan *offset* yang disebutkan tadi. *So*, memang semua ini akan dipertimbangkan apabila undang-undang RUUPIN dibentang. Selepas undang-undang RUUPIN barulah kita akan muktamadkan dasar dan juga kadar offset yang dicadangkan tadi.

Dan memang cukai karbon tidak akan dikenakan kepada syarikat-syarikat kecil. Ia akan dikenakan hanya kepada sektor-sektor yang besar terutamanya besi dan keluli dan juga tenaga. Dan tujuan *carbon tax* bukan untuk dapat hasil yang lebih banyak. Tujuan *carbon tax* ialah *carbon pricing* supaya menentukan satu tahap ataupun harga di mana karbon perlu dibayar atau *emission* perlu dibayar oleh sektor itu. Dan dengan itu, kita wujudkan ekosistem *offset* dan juga ETS yang secara holistik. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Seterusnya saya menjemput Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias, Jelebu.

Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias [Jelebu]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum* Tan Sri Yang di-Pertua. Soalan Jelebu nombor 8.

8. Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias [Jelebu] minta Menteri Pendidikan menyatakan sejauh manakah persiapan pihak kementerian dalam menerima kemasukan pelajar enam tahun ke darjah 1 pada tahun 2027 dan apakah kaedah yang diguna pakai bagi memastikan guru-guru tidak terbeban dengan kemasukan tambahan ini.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

Timbalan Menteri Pendidikan [Tuan Wong Kah Woh]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua, terima kasih atas soalan daripada Yang Berhormat Jelebu. Bagi soalan ini, saya memohon untuk menjawab bersekali bersama 10 soalan yang lain berkaitan perkara yang sama iaitu pada 24 Jun 2026, Putrajaya; 30 Jun 2026, Kuala Krai; 6 Julai, Indera Mahkota, Padang Serai; 9 Julai, Kuala Kedah; 15 Julai, Shah Alam, Kangar, Kuala Pilah, Permatang Pauh dan juga Alor Setar.

Kementerian Pendidikan telah menetapkan penyelarasan umur kemasukan ke Tahun 1 kepada enam tahun mulai tahun 2027. Pelaksanaan kemasukan ini memberikan pilihan kepada ibu bapa untuk mendaftarkan anak dalam kohort enam tahun mulai tahun persekolahan 2027. Manakala kohort tujuh tahun kekal sebagai laluan utama kemasukan sedia ada sepanjang tempoh peralihan.

Justeru, KPM melaksanakan pelbagai langkah bagi persiapan bagi memastikan kesiapsiagaan susulan pelaksanaan dasar ini yang akan mewujudkan situasi dua kohort pada tahun 2027. KPM sedang dan telah mengambil kira

keperluan dan implikasi pelbagai perkara termasuklah prasarana, sumber manusia, latihan dan juga perancangan kewangan ekoran daripada pelaksanaan dasar ini.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sehingga kini sebanyak 73,386 permohonan pendaftaran ke Tahun 1 diterima bagi tahun 2027 melibatkan kanak-kanak kohort enam tahun manakala bagi jumlah kanak-kanak kohort tujuh tahun adalah seramai 405,033 orang. Ini menjadikan jumlah permohonan pendaftaran ke Tahun 1 bagi tahun 2027 adalah seramai 478,419 orang merangkumi kanak-kanak dari dua-dua kohort, kohort tujuh tahun dan juga enam tahun. Jumlah tersebut menunjukkan peningkatan sebanyak 12.07 peratus berbanding enrolmen Tahun 1 2026 yang hanya ada kohort— enrolmen kohort tujuh tahun.

Dalam memastikan kesiapsiagaan infrastruktur pendidikan, KPM telah melaksanakan perancangan prasarana secara menyeluruh. Kaedah penyelesaian termasuk pembinaan bilik darjah tambahan, pengoptimuman premis, penukaran fungsi ruang sedia ada kepada bilik darjah, operasi dua sesi serta penyuraian murid ke sekolah sekitar mengikut kesesuaian kapasiti sekolah masing-masing.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sebanyak 2,596 bilik darjah baharu sedang dibina menggunakan kaedah IBS modular melibatkan 838 buah sekolah bagi menampung penambahan enrolmen murid Tahun 1 2027 dan projek-projek ini akan disiapkan pada tahun ini juga. KPM juga telah melaksanakan kerja-kerja pengubahsuaian dan naik taraf kemudahan yang sedia ada di sekolah-sekolah bagi meningkatkan kapasiti infrastruktur dan menyediakan ruang pembelajaran yang mencukupi.

Dalam konteks ketersediaan sumber manusia yang merangkumi pengisian dan juga penempatan guru, KPM telah memastikan keperluan guru dirancang dengan teliti berdasarkan data pendaftaran, pembukaan kelas, saiz kelas, norma perjawatan dan juga pengisian guru semasa.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, unjuran awal enrolmen kohort enam tahun 2027 adalah sekitar 400,000 orang sekiranya semua daftar dengan keperluan 20,000 orang guru. Walau bagaimanapun, mengambil kira status semasa pendaftaran kohort enam tahun 2027 iaitu yang saya sebut tadi 73,386 orang. KPM pada masa ini, membuat pengambilan seramai 3,150 orang guru secara *contract of service* pada tahun hadapan 2027.

Pengambilan ini dilaksanakan bagi menampung keperluan segera guru di sekolah rendah berdasarkan keperluan semasa dan pendaftaran murid. Dan KPM

menegaskan bahawa pengambilan khas ini tidak menggantikan laluan profesional keguruan sebagai laluan utama perancangan guru di KPM.

KPM turut bersedia dalam konteks perancangan kewangan dan berdasarkan data pendaftaran, kapasiti dan juga keperluan operasi. KPM mengambil kira keperluan utama seperti penyediaan bilik darjah, bahan pembelajaran dan buku teks, bantuan persekolahan dan termasuk bantuan awal persekolahan serta keperluan guru.

Dalam perkara ini, KPM akan membida keperluan peruntukan di bawah peruntukan belanja mengurus B.63 dan belanja pembangunan P.63 KPM pada tahun 2027 yang sedang berlangsung untuk pertimbangan dan kelulusan MOF dengan mengambil kira unjuran kohort enam tahun pada 2027 yang telah pun mendaftar. Sekian, terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

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

Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias [Jelebu]: Terima kasih Tan Sri. Saya nak ucap tahniah ya kepada Kementerian Pendidikan. Jawapan Timbalan Menteri tadi persiapan dalam soal prasarana, fizikal dan guru ini lengkap Tan Sri.

Cumanya persoalan saya Tan Sri ialah apabila kohort enam tahun ini ataupun 73,000 yang dikemukakan oleh Menteri tadi, dia akan melibatkan, memberi kesan kepada ekosistem pendidikan awal kanak-kanak.

Soalan saya, ada tidak pihak kementerian melakukan penyelarasan yang dibuat oleh Kementerian Pendidikan di antara pihak prasekolah dan juga tadika untuk menyediakan tahap kesediaan murid dari aspek perkembangan sosial, emosi dan literasi bagi menghadapi pendidikan mereka?

Yang kedua Tan Sri, agak penting eh. Kita ada tiga segmen ya. Pertama, kohort enam tahun ini tidak mengikuti mana-mana pendidikan tadika sama ada kerajaan ataupun swasta. Yang kedua, golongan bandar ataupun *semi urban* ini, bandar dan pinggir bandar ini *syllabus* tadika swasta dengan kerajaan ini dia agak beza sikit Tan Sri. Kita kena terima hakikat inilah. Swasta ini agak *advanced*. Kemudian kerajaan ini agak— bukan tidak *advanced*, tetapi dia ada perbezaan sedikit.

Jadi, bagaimana pihak kementerian untuk mengambil pendekatan untuk mengatasi kedua-dua tahap pencapaian mental ataupun persediaan pendidikan ketiga-tiga segmen kohort enam tahun ini untuk mereka menyediakan ataupun menghadapi pendidikan Tahun 1 bagi tahun 2027? Terima kasih Tan Sri.

■1120

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan Menteri.

Tuan Wong Kah Woh: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Jelebu atas soalan berkenaan dengan pendidikan awal kanak-kanak lanjutan daripada soalan asal. Itu juga sebab kenapa apabila kita berbincang, berhujah berkenaan dengan ketersediaan anak-anak kita, untuk pelaksanaan tahun pertama, kita memberikan pilihan kepada ibu bapa untuk memilih sama ada nak masuk dalam kohort enam, masa kohort enam tahun ataupun nak mengikuti kohort yang seperti yang dipraktikkan sebelum ini iaitu kohort tujuh tahun. Pilihan diberikan dan kami percaya bahawa ketersediaan itu boleh dinilai di peringkat pertama oleh ibu bapa sendiri sama ada nak masuk mereka atau tidak. Itu nombor satu.

Nombor dua berkenaan dengan pengoperasian ataupun ketersediaan untuk tadika kita ataupun— tadika swasta ataupun prasekolah. Untuk prasekolah, untuk maklumat Ahli Yang Berhormat Jelebu, tahun ini sahaja kita buat perluasan prasekolah. Sebelum ini setiap tahun lebih kurang 150 kelas diperluaskan, tahun ini kita perluaskan kepada 350 buah. Ini memastikan bahawa akses pendidikan prasekolah itu dapat disediakan khasnya untuk golongan B40 yang tidak mampu masuk ke tadika swasta.

Untuk tadika swasta ataupun pengusaha swasta pula, isu-isu yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Jelebu tadi telah pun diambil kira dalam beberapa kali, lima kali sesi libat urus pihak KPM bersama-sama dengan pengusaha tadika swasta.

Isu yang telah dibincangkan adalah berkenaan dengan keperluan pelaksanaan secara berfasa bagi membolehkan institusi prasekolah dan sekolah rendah membuat penyesuaian dari segi operasi enrolmen. Dan juga, kita menilai tahap kesediaan murid yang berbeza dari aspek kognitif, emosi, sosial, fizikal dan keperluan-keperluan yang lain. Dan pada masa yang sama juga, kita memastikan sesi libat urus dilaksanakan bagi menilai implikasi terhadap kelangsungan operasi tadika swasta khasnya yang melibatkan kehilangan salah satu kohort akibat daripada usaha kita ini. *So*, kesemua ini kita akan— sedang dilakukan.

Dan berkenaan dengan kurikulum, sememangnya tadika swasta yang berdaftar dengan KPM, mereka mengguna pakai kurikulum yang sama dengan KPM. Cuma dengan tadika-tadika yang tidak berdaftar, itu menjadi salah satu isu yang perlu ditangani oleh pihak KPM. Terima kasih Tan Sri Speaker.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Bagan Serai.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tan Sri. Sebagaimana yang kita sedia maklum, bahawasanya ramai guru yang mengajar di Tahap 1 di sekolah arus perdana ini, mereka mungkin kebanyakannya tidak mempunyai latihan formal dalam pendidikan awal kanak-kanak, sedangkan kanak-kanak yang berusia enam tahun ini, mereka ini dari segi pedagogi mereka itu berbeza. Kerana kebanyakan mereka itu ialah umur enam tahun ini dia lebih kepada sosial dan juga untuk bermain dan tumpuan mereka itu agak lebih pendek dalam formalnya tadi.

Justeru itu, apakah model latihan yang dibuat terutama di dalam latihan dalam perkhidmatan dengan izin, *in-service training* khususnya yang akan disediakan oleh Kementerian Pendidikan untuk guru-guru yang sedia ada dan guru-guru baru sebelum sesi 2027?

Soalan yang kedua pula ialah adakah kementerian mempunyai unjuran kekurangan guru untuk sebagai persiapan— persediaan ini pada tahun 2027? Sebagaimana unjuran di Selangor kekurangan sebanyak 880 dan di negeri-negeri lain pula bagaimana supaya agihan daripada 20,000 ini tidak berbeza antara negeri dengan negeri yang lain? Terima kasih Tan Sri.

Tuan Yang di-Pertua: Sila Menteri.

Tuan Wong Kah Woh: Terima kasih Tan Sri Speaker. Terima kasih Yang Berhormat Bagan Serai. Saya jawab berkenaan dengan unjuran terlebih dahulu. Sememangnya pihak KPM mempunyai unjuran lima tahun ke hadapan berkenaan dengan keperluan guru kita di peringkat kebangsaan dan juga di setiap negeri. Dan pada masa yang sama, kenapa lima tahun? Kerana apabila kita nak melatih seorang guru di peringkat IPG, kita memerlukan satu tempoh masa lima tahun. Itu satu.

Nombor dua, dari segi pengisian ataupun penempatan guru di setiap negeri, kita mempunyai data yang saintifik setiap negeri berkenaan dengan kekurangan guru yang perlu diisikan di setiap negeri mengikut opsyen masing-masing di setiap daerah dan di setiap sekolah. Pihak KPM selalunya melalui bahagian di bawah KPM, kita memastikan penempatan guru itu dapat dilaksanakan dengan sebaik yang mungkin.

Dan dalam konteks ini, suka untuk juga saya maklumkan, selain daripada guru-guru COS yang kita ada yang mana guru-guru COS itu akan mengikuti pengajian secara mod Kursus Dalam Cuti ataupun KDC bagi melengkapkan keupayaan dan juga melengkapkan 36 kredit ber*graduat* yang memberikan fokus kepada komponen seperti pedagogi pengajaran dan sebagainya.

Selain daripada guru kontrak COS ini, sebenarnya kita juga dalam masa terdekat akan melantik sebahagian daripada calon simpanan yang telah pun kita— yang telah pun senarai diberikan oleh Suruhanjaya Perkhidmatan Pendidikan sebelum ini.

Untuk maklumat Ahli Yang Berhormat, untuk ambilan Suruhanjaya Perkhidmatan Pendidikan pada bulan Julai 2025 dan bulan Disember 2025 yang lepas, jumlah calon simpanan yang kita ada pelbagai opsyen adalah seramai 4,417 orang. Dan antaranya 857 orang telah pun selesai dan juga telah pun dilantik dan lapor diri, 20 orang lagi dalam proses. Dan dalam masa terdekat, 2,633 orang lagi akan mendapat surat tawaran untuk lantikan.

Namun demikian, kita masih ada 907 orang lagi yang belum, yang belum, yang belum— yang masih tertinggal selepas surat tawaran untuk 2,633 orang ini, yang mana 907 orang ini adalah daripada opsyen-opsyen yang kita mempunyai guru yang lebih. Ada opsyen yang mempunyai pengisian lebihan. *So*, maka untuk 907 orang ini, kita akan buat lanjutan bagi tempoh calon simpanan mereka sebelum mereka dapat dilantik apabila usaha dalaman KPM itu selesai.

Dan berkenaan dengan sama ada latihan guru dalam servis atau dalam perkhidmatan yang dilaksanakan untuk menghadapi *double cohort* ataupun anak-anak kita dalam kohort enam tahun ini, jawapannya adalah ya, yang mana latihan dan juga penataran guru Tahun 1 sedang diperkukuhkan dan dilaksanakan. Dan pada masa itu, kita akan memanfaatkan sebanyak mungkin program transisi Tahun 1 bagi menyokong penyesuaian murid serta kita memastikan kurikulum persekolahan 2027 yang kita akan laksanakan tahun hadapan ini disesuaikan dengan tahap perkembangan dan juga keperluan murid di sekolah masing-masing.

Sekian, terima kasih Tan Sri Speaker.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya saya jemput Dato' Azman bin Nasrudin, Padang Serai.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarkatuh* Yang Berhormat Tan Sri Speaker, saya mohon jawapan soalan nombor 9.

9. Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai] minta Menteri Sumber Manusia menyatakan melihat trend penutupan dan pengecilan syarikat di Lembah Klang yang menyumbang majoriti kes kehilangan pekerjaan awal tahun ini, apakah punca utama langkah drastik majikan tersebut. Sejauh manakah faktor automasi dan teknologi AI memacu gelombang pemberhentian pekerja masa kini.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

Menteri Sumber Manusia [Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan]: Tan Sri Yang di-Pertua, berdasarkan statistik PERKESO dari tempoh Januari hingga 12 Jun 2026, seramai 42,807 orang telah di lapor kehilangan pekerjaan di seluruh negara. Daripada jumlah tersebut, sebanyak 40.85 peratus ataupun 17,485 orang telah diberhentikan akibat penutupan perniagaan dan pengecilan syarikat. Sebenarnya Tan Sri Yang di-Pertua, AI ini dia bukannya menghilangkan pekerjaan, tetapi dia lebih melengkapkan pekerjaan.

Jumlah kekosongan jawatan yang telah pun kita bincangkan tadi, kita ada portal *MYFutureJobs* yang ada kekosongan sebanyak 600,168 jawatan yang ditawarkan. Manakala jumlah pencari kerja termasuk kehilangan pekerjaan adalah seramai 188,062 orang sahaja. Daripada angka yang saya sebutkan tadi, 42,807 yang telah dilaporkan hilang kerja itu, hanya 13,990 daripada mereka, agak-agak angka dia 33 peratus yang telah memohon pekerjaan dan telah berjaya melalui *MYFutureJobs portal* tersebut.

■1130

Juga saya nak maklumkan di sini kerajaan yakin bahawa AI adalah pemangkin kepada peningkatan kualiti pekerjaan sedia ada dan penciptaan pekerjaan baharu yang berkemahiran tinggi. Semua telah mengambil pendekatan proaktif dan komprehensif bagi memastikan peralihan ini berlaku secara saksama *(justified transition)* Tan Sri Yang di-Pertua, dengan izin.

Justeru itu melalui pelaksanaan inisiatif sebegini, semua sentiasa berusaha memastikan peralihan ke arah penggunaan pendigitalan dan AI tidak akan menggugat pekerjaan berjuta rakyat. Dengan inisiatif sebegini kita diyakini tenaga kerja Malaysia lebih bersedia dan kompetitif dalam pasaran kerja negara. Sekian, terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Saya jemput Padang Serai.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Terima kasih, Yang Berhormat Menteri atas jawapan yang diberikan. Soalan tambahan saya mudah sahaja. Mohon kementerian menyatakan mekanisme pemantauan dan penguatkuasaan oleh Jabatan Tenaga Kerja bagi memastikan majikan mematuhi tatacara keharmonian perusahaan sebelum melaksanakan pemberhentian pekerja.

Dan sejauh manakah keberkesanan jaringan keselamatan sosial seperti Elaun Mencari Pekerjaan (EMP) di bawah Sistem Insurans Pekerjaan (SIP) PERKESO serta peraturan kadar kejayaan (*success rate*) Program Penempatan

Semula *(Outplacement)* dan latihan semula *(reskilling*) kendalian TalentCorp. mahupun HRD Corp. dalam menjamin pekerja yang terkesan di Lembah Klang ataupun di seluruh negara dalam tempoh enam bulan.

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Menteri.

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Tan Sri Yang di-Pertua, antara yang kita lihat program-program kita telah sediakan bagi melengkapkan dan juga memberi bantuan bagi yang kehilangan pekerjaan. Di bawah HRD Corp. kita lakukan latihan-latihan. Kita telah sediakan Program PACE, dana yang telah disediakan adalah sebanyak RM710,000, minta maaf Tan Sri Yang di-Pertua, RM710 juta yang telah disediakan.

Di bawah TalentCorp. kita mempunyai banyak program antaranya Jelajah AI Mahir di mana 22,000 peluang pekerjaan boleh didapati sekiranya mereka menghabis kursus yang diberikan ini. *Of course* dia tidak, *there is no guarantee,* dengan izin Tan Sri Yang di-Pertua tapi bila mereka mempunyai kemahiran khususnya dalam bidang AI, mereka pun boleh memenuhi *gap* yang ada di situ.

Kedua, dana yang diperuntukkan bagi 22,000 tempat ini adalah sebanyak RM110 juta. Seterusnya Tan Sri Yang di-Pertua, memang *upskilling* dengan *reskilling* ini di bawah program-program TVET kita, Jabatan Pembangunan Kemahiran (JPK) telah menyediakan banyak platform. Platform ini adalah bertujuan untuk menjadi talian bagi perhubungan program-program TVET untuk meng-*upskill* dengan *reskilling*.

Ini kita boleh buat juga di banyak akademi-akademi yang sedia ada juga. Selepas itu penempatan pula boleh kita gunakan *M*yFutureJobs portal juga diberikan kesenangan untuk padanan pekerjaan yang betul. Jadi, ini adalah jawapan yang saya boleh berikan setakat ini, Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya saya jemput Dato' Verdon bin Bahanda...

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Dato' Yang di-Pertua, tambah tanya satu soalan, boleh?

Tuan Yang di-Pertua: Ya, kenapa lambat sangat? Bangun cepat.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Okey, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Jadi saya nampak apa yang dinyatakan oleh Menteri tadi itu nampak sangat bercanggah. Di mana mengatakan bahawa AI ini tidak memberi kesan kepada perniagaan. Jadi satu data yang saya rasa bercanggah kerana apa yang kita lihat bermula daripada secara tradisi kemudian bertukar kepada sains dan teknologi

semuanya akan mengurangkan. Contoh yang jelas Menteri, dulu *Grab,* sekarang ini dikatakan akan ada *Grab* tanpa *driver*. Jadi itu akan mengurangkan pekerjaan. Jadi kalau Menteri kata tak ada kekurangan pekerjaan saya rasa satu benda yang bercanggah dengan apa yang berlaku.

Persoalan saya ialah bagaimana untuk pastikan apa diterangkan tadi itu dapat dicapai oleh rakyat ramai dan dapat digunakan untuk mencari pekerjaan. Kalau sekadar kursus sahaja tidak memberi jaminan kepada pekerjaan itu satu benda yang saya rasa membazir, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Silakan, Menteri.

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Apa Yang Berhormat katakan tadi bahawa AI ini dia yang mengurangkan pekerjaan, itu tidak tepat langsung. Sebab apa saya bagi pecahan. Faktor utama kehilangan pekerjaan adalah penutupan perniagaan, itu nombor satu. Kalau kita ambil statistik 2023 – 11,000 hilang pekerjaan faktor dia penutupan perniagaan. 2024 – 13,000 hilang pekerjaan, 2025 – 14,000 hilang pekerjaan faktor utama penutupan perniagaan.

Faktor kedua adalah VSS – Pakej Bersara Awal. 2023 – 11,000 lebih, 2024 – 15,000 lebih, 2025 – 17,000 lebih. Faktor ketiga pula, pengecilan tenaga kerja – 10,000; 2023, 2024 – 12,000, 2025 – 25,000. Dalam *top six* itu tak ada yang melibatkan AI yang mengurangkan pekerjaan mereka, itu nombor satu, Yang Berhormat.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Yang di-Pertua, adakah mungkin kerana AI baru diperkenalkan, tidak ada kesan lagi?

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Hulu Terengganu...

Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan: Saya nak jawab ini. Yang kedua, buat masa ini AI ini ditubuhkan. Masa yang akan datang ini AI perlu. Kita perlu ada kemahiran AI atau kita akan jauh ketinggalan. Jadi kita kena latihkan rakyat kita dalam penggunaan AI. Takkan kita tunggu sampai betul-betul AI diperlukan baru kita nak ajar mereka. *So, in-terms of preparing for what is coming, we have to be adequately educated,* dengan izin Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Saya dah jemput tadi Dato' Verdon bin Bahanda, Kudat silakan.

Dato' Verdon bin Bahanda [Kudat]: Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Soalan nombor 10.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan, Menteri.

10. Dato' Verdon bin Bahanda [Kudat] minta Menteri Belia dan Sukan menyatakan sama ada kementerian menyediakan dana atau geran bagi membantu penyelenggaraan kemudahan dan fasiliti sukan yang tidak berada di bawah kendalian langsung kementerian tetapi diuruskan oleh persatuan sukan, pertubuhan bukan kerajaan (NGO) dan kelab-kelab sukan.

Timbalan Menteri Belia dan Sukan [Tuan Mordi anak Bimol]: Terima kasih, Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Belia dan Sukan pada masa ini tidak menyediakan dana atau geran khusus bagi tujuan penyelenggaraan dan kemudahan fasiliti sukan yang tidak berada di bawah pemilikan atau kendalian langsung kementerian.

Peruntukan penyelenggaraan yang disediakan oleh KBS adalah terhad kepada kemudahan dan fasiliti sukan di bawah seliaan kementerian sahaja. Jadi tanggungjawab penyelenggaraan bagi fasiliti sukan yang dimiliki atau diuruskan oleh persatuan sukan, pertubuhan bukan kerajaan, kelab sukan, syarikat swasta atau pihak lain adalah terletak di bawah pemilik atau pengendali fasiliti berkenaan.

Permohonan penyelenggaraan yang dikemukakan secara terus oleh individu, syarikat, persatuan atau NGO tidak termasuk dalam skop pembiayaan pembangunan KBS. Bagi kemudahan sukan awam yang berada di bawah pemilikan atau seliaan agensi kerajaan, cadangan penyelenggaraan, baik pulih atau naik taraf hendaklah dikemukakan diselaraskan melalui agensi pemilik serta kerajaan negeri yang berkaitan untuk pertimbangan mengikut tatacara dan peruntukan yang berkuat kuasa. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, Kudat.

Dato’ Verdon bin Bahanda [Kudat]: Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih atas jawapan Yang Berhormat Timbalan Menteri. Berdasarkan rekod Kementerian Belia dan Sukan sebelum 2018, KBS banyak menyediakan prasarana sukan di luar bandar seperti gelanggang futsal, gelanggang bola tampar dan sebagainya tapi pada masa ini peruntukan serupa sangat sukar diperoleh kerana saya difahamkan sebelum ini bahawa tapak kemudahan yang dipohon perlu diserahkan kepada pihak Kerajaan Persekutuan. Mohon pencerahan daripada pihak kementerian, itu yang pertama

Dan yang kedua, Kudat mohon supaya pembinaan Kompleks Sukan Pintasan dan Kompleks Sukan Pulau Banggi disenaraikan dalam RMKe-13 bagi menjadikan kawasan luar bandar ini sebagai pengeluar atlet yang terbaik untuk negara. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila, Menteri.

Tuan Mordi anak Bimol: Terima kasih, Yang Berhormat. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Berdasarkan rekod Kementerian Belia dan Sukan sebelum 2018, KBS banyak menyediakan prasarana sukan di luar bandar seperti gelanggang futsal, gelanggang bola tampar dan sebagainya. Tetapi pada masa kini, peruntukan serupa sangat sukar diperoleh kerana saya difahamkan oleh Menteri sebelum ini bahawa tapak kemudahan ini pun perlu diserahkan kepada pihak Kerajaan Persekutuan. Ya, mohon pencerahan dari Menteri.

Ya, jadi untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pelaksanaan projek prasarana sukan pada masa ini adalah tertakluk kepada garis panduan penyediaan Rancangan Malaysia Ketiga Belas dan permohonan projek pembangunan tahun 2026 hingga 2030 yang ditetapkan oleh Kementerian Ekonomi.

■1140

Dan antara perkara utama yang perlu diselesaikan ialah isu tapak tanah ya, termasuk status pemilikan, kesesuaian tapak, ketiadaan halangan di tapak, serta keperluan pendaftaran tanah atas nama Pesuruhjaya Tanah Persekutuan (PTP) atau pewartaan rizab bagi maksud Persekutuan.

Jadi, berhubung cadangan pembinaan Kompleks Sukan Pintas dan Kompleks Sukan Pulau Banggi pula, KBS mengambil maklum hasrat Ahli Yang Berhormat supaya projek tersebut dipertimbangkan dalam RMK13. Memandangkan cadangan ini melibatkan pembangunan fasiliti sukan yang berskala besar, maka ia perlu mendapatkan kelulusan daripada Majlis Mesyuarat Kerajaan Negeri (MMKN) yang disenaraikan dalam *wishlish* negeri terlebih dahulu, sebelum dikemukakan pada KBS ya.

Jadi, ini penting memandangkan pembangunan sesebuah kompleks sukan itu memerlukan perancangan yang rapi daripada kerajaan negeri itu sendiri kerana melibatkan penentuan keutamaan pembangunan, kesesuaian tapak, anggaran kos, skop kemudahan serta jumlah pengguna serta keupayaan untuk mengurus dan menyelenggara fasiliti tersebut nanti. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Yang Berhormat sekarang tamatlah sesi untuk Waktu Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan.

[Sesi Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN JALAN (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Kedua

Aturan Urusan Mesyuarat dibaca bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang." ***[23 Jun 2026]***

Tuan Yang di-Pertua: Baik, kita sambung perbahasan dan saya telah menerima senarai panjang Yang Berhormat, yang akan mengambil bahagian untuk hari ini dan saya akan bacakan nama-nama Yang Berhormat. Dan kita berikan lapan minit untuk setiap Ahli Yang Berhormat untuk berucap.

Kita mulakan *insya-Allah,* dengan Kota Melaka, diikuti dengan Padang Serai, Pokok Sena, Batu Gajah, Dungun, Bagan Serai, Keningau, Putrajaya, Mersing, Bakri, Arau, Pengkalan Chepa, Betong, Padang Terap, Kapar, Kota Belud, Rantau Panjang, Jerai, Bukit Gelugor, Kuala Krai dan Hulu Selangor. Untuk itu saya jemput Kota Melaka, lapan minit dari sekarang.

11.42 pg.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Terima kasih Tan Sri Speaker. Tan Sri Speaker, di Melaka, saya dikejutkan ya, kadang-kadang pagi, pukul 3 menerima panggilan telefon.

Aduan daripada penduduk dan juga pengusaha hotel. Mereka hubungi saya kerana diganggu oleh lumba haram. Saya sendiri juga dikejutkan awal-awal pagi, pukul 3, sebab saya tinggal di bandar. Kebetulan belakang rumah saya ialah jalan besar dan sering kali pelumba haram ini mereka mula daripada pukul 2 pagi hingga 4 pagi dan dia telah mengganggu ya, ketenteraman.

Pengusaha hotel beritahu saya bahawa ada penghuni, pelanggan mereka terpaksa pulangkan bilik ya, pada awal pagi pukul 3 kerana tidak dapat tidur. Dan juga *tour— tour* yang mereka ya, telah tempah bilik mereka, mereka batalkan sebab pelancong tidak boleh tahan dengan bunyi yang bising pada awal pagi, pukul 3.

Jadi, ini telah memberikan satu imej yang buruk kepada negara kita. Jadi, apabila saya lihat pindaan ini, amat tepat di mana termasuk skop pindaan untuk

mewujudkan peruntukan khusus bagi kesalahan berlumba atau menduga kelajuan di jalan raya untuk mengatasi masalah mat rempit dengan lebih efektif.

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

Jadi, di Melaka ini, sering mereka berlumba di Jalan Hang Tuah, di Jalan Kota Shahbandar 12, di Taman Kota Shahbandar. Jadi, saya harap supaya pihak JPJ boleh mengambil tindakan, boleh menjalankan operasi untuk membanteras lumba haram ini.

Dan begitu juga Timbalan Speaker, saya lihat di sini kita ambil tindakan yang tegas kepada mereka yang terlibat dalam perlumbaan. Bagaimana pula dengan penganjur? Sebab lumba haram ini, yang melibatkan mat rempit ini, dia ada dua jenis. Satu jenis ada penganjur, satu jenis mereka datang sendiri dan mereka berlumba.

Ya, bagi mereka yang ada sindiket yang anjurkan perlumbaan tersebut, apakah tindakan yang boleh diambil daripada selepas pindaan ini? Sebab mereka yang anjur ini sepatutnya juga perlu dikenakan tindakan yang tegas.

Saya merujuk kepada apa— satu insiden yang berlaku di Kelantan. Di mana seorang ADUN di Kelantan, ADUN Melor daripada PAS telah menganjurkan satu acara konvoi motosikal ke kawasan pelepasan terminal baru Lapangan Terbang Sultan Ismail Petra ya, di Kota Bharu. Itu adalah anjuran daripada *backbencher* Dewan Undangan Negeri Kelantan dengan Pemuda PAS Kelantan.

Kita perlu kutuk sekeras-kerasnya tindakan ADUN tersebut, sebab menganjurkan konvoi, pergi ke lapangan terbang di Kota Bharu. Itu menunjukkan satu sikap yang tidak boleh diterima. Kita sebagai pemimpin, dia sepatutnya menunjukkan teladan yang baik. Bukannya pergi menganjurkan konvoi, pergi ke lapangan terbang.

Pada waktu itu, penganjuran mereka tersebut adalah waktu ramai ya yang nak pergi ke haji. Mereka nak naik kapal terbang di Kota Bharu tetapi mereka panggil ya, konvoi motosikal beramai-ramai pergi ke sana. Ini telah menunjukkan satu contoh yang amat tidak baik. Sebagai seorang politik, sebagai seorang wakil rakyat sepatutnya menunjukkan teladan yang baik, bukannya menganjurkan konvoi...

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Motosikal yang banyak-banyak pergi ke sana. Itu tidak betul.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka, sekejap. Boleh saya maklumkan, biasa konvoi yang dibuat, dia dapat kebenaran daripada pihak PDRM. Dia dalam kawalan, bukan seperti lumba haram. Itu saya nak maklumkan dengan polis *escort* sekali. Mesti dengan kebenaran polis juga. Itu konvoi yang dianjurkan, bukannya lumba haram, harap maklum.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Ya, YB Temerloh. Kita— itulah sebabnya, bila wakil rakyat ya, dia sokong aktiviti sedemikian. Itulah akibatnya. Bila wakil rakyat sokong sedemikian, maka mereka lah ini, mat rempit ini akan menjadi lebih berleluasa. Mereka akan berlumba lah. Sebab disokong oleh kerajaan.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Negeri Kelantan daripada PAS.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kita minta kebenaran.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itulah sebabnya.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Itu dengan kebenaran polis.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Ya, sebab waktu itu.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: PDRM.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Menteri Pengangkutan sudah kata, perlu ambil tindakan yang tegas ya, sebab...

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: ...perbuatan mereka itu sungguh memalukan.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Kuantan sedikit Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Sungguh memalukan.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Tak pe, tak pe ini *floor* saya.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Parti lain tak ada konvoi ke Kota Melaka?

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Ini *floor* saya.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Kota Melaka ini. *[Pembesar suara dimatikan]*

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat, ikut peraturan.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Minta kebenaran, sama-sama Melaka.

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

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Sama-sama Melaka. Baik, parti lain ada buat konvoi tak macam itu? Kota Melaka tolong jawab.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Sebab itu saya, sebab itu— apa itu?

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Parti lain ada tak buat konvoi macam yang... *[Tidak jelas]*

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Bagi saya, Timbalan Speaker.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Jawablah, *straight to the point* ada atau tidak?

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Konvoi kita, kalau kita buat, buat di tempat yang betul, bukannya bawa konvoi pergi ke lapangan terbang. Itu tidak betul.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Tapi kan ada permit daripada polis, PDRM.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itu menunjukkan kita.

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

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Kita sudah belanja RM450 juta untuk naik tarafkan lapangan terbang. Tetapi mereka gunakan tempat tersebut untuk menggalakkan mat rempit.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Sikit lagi, Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Pergi sana berlumba haram.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itulah sebabnya.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Kita kawan, sama-sama Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Bila PAS menjadi kerajaan negeri, mereka menunjukkan satu contoh yang tidak baik.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Kota Melaka sikit sahaja, satu. Kita sahabat— sahabat.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itulah hakikatnya, mereka masih tak boleh faham.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Sahabat, sikit sahaja boleh? Baik Kota Melaka tadi, kata kesan konvoi tadi kepada lapangan terbang. Tapi

tahu tak Kota Melaka baru hari ini di Lapangan Terbang Kota Bharu itu satu minggu ada 147 penerbangan dalam seminggu.

Ya, *so* kesannya di mana?

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Ya, Itulah sebab saya kata satu minggu ada 100 lebih penerbangan.

■1150

Kalau konvoi hari-hari pergi ke sana, dia mengganggu penumpang, mengganggu penumpang. Itulah masalah dia.

Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin [Tangga Batu]: Luculah *you*. Jangan *spin*-lah.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Mereka masih tak faham. Mereka masih tak faham. Nampak tak Timbalan Speaker? Bila ramai, banyak motosikal di lapangan terbang tersebut, kita bayangkan dan penumpang mereka nak naik kapal terbang.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka, satu lagi Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Kalau terlambat, siapa nak bertanggungjawab?

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka, boleh ya?

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itulah sebabnya kalau ada *mindset* sedemikian daripada PAS, wakil rakyat daripada PAS, itulah hakikat yang kita tunjukkan.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Yang Berhormat, masa sudah tamat.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: DAP tak nak konvoi?

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Dalam dunia ini mana ada satu lapangan terbang dijadikan sebagai landasan untuk lumba haram.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Kota Melaka, lapangan terbang mana ini? Kota Melaka...

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Kelantan saja yang benarkan. Itu saja daripada saya. Terima kasih Timbalan Speaker.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Kota Melaka. Saya jemput Yang Berhormat Padang Serai. Padang Serai? Padang Serai?

11.51 pg.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Okey, terima kasih Yang Berhormat Speaker. Saya pun peninglah dengar apa yang Kota Melaka sebut tadi. Adakah konvoi itu buat tiap-tiap hari? Buat sekali saja. Jadi kita kadang-kadang kena ada toleransilah. Bukan— kalau buat tiap-tiap hari, rem di depan lapangan terbang itu mungkin satu cerita pula.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Padang Serai, itulah masalahnya. Bila kamu buat konvoi satu kali, lepas itu mereka akan pergi selalu. Itu masalah dia. *You* jangan ketawa, *you* jangan ketawa.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Tak apa Kota Melaka. Saya komen sikit saja.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Itulah masalahnya. Bila *you* buat satu kali, lepas itu penunggang itu mereka akan pergilah, pergi ke lapangan terbang tersebut.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Yang Berhormat Speaker, saya akan teruskan perbahasan saya pada pagi ini tentang pindaan Akta Pengangkutan Jalan 2026. Saya turut serta dalam perbahasan Akta Pengangkutan Jalan 2026 sejak dari awal. Saya ingin menegaskan bahawa sebagai blok pembangkang yang bertanggungjawab, prinsip kami di saf BERSATU dan Perikatan Nasional adalah jelas. Keselamatan nyawa rakyat di jalan raya tidak boleh dikompromi.

Saban tahun kita melihat angka korban yang tragis dan sebarang usaha untuk memperkemaskan undang-undang demi mengurangkan kadar kemalangan akan sentiasa mendapat sokongan moral daripada pihak kami.

Walau bagaimanapun Tuan Yang di-Pertua, tugas kami di sini bukan sekadar menjadi *rubber stamp* ataupun pak turut kepada pihak pak kerajaan. Tugas kami adalah meneliti implikasi kos, kebolehlaksanaan, *feasibility* dan keadilan sosial agar undang-undang yang digubal ini tidak berakhir sebagai bebanan baru yang menzalimi marhaen, terutamanya dalam keadaan ekonomi yang sangat mencabar pada hari ini.

Pindaan kali ini membawa anjakan yang besar dalam landskap mobiliti negara. Kemudian kita melihat ada usaha untuk mengawal selia teknologi baru, mengetatkan elemen penguatkuasaan dan menaikkan kadar penalti. Dari sudut pandang positif, RUU ini mempunyai beberapa kebaikan utama.

Yang pertama peningkatan kesedaran dan budaya pematuhan. Peningkatan penalti dan penguatkuasaan digital secara teori akan mewujudkan elemen kegetaran, *literacy effect* yang tinggi dalam kalangan pengguna jalan raya.

Yang kedua, adaptasi teknologi moden. Pengiktirafan sistem digital dan automasi membolehkan pengurusan trafik bergerak seiring dengan status negara berpendapatan tinggi.

Yang ketiga, perlindungan kumpulan rentan. Pengawalseliaan kenderaan mikro mobiliti dan mod pengangkutan baharu memberikan perlindungan yang lebih baik kepada pejalan kaki dan penunggang motosikal.

Namun Tuan Yang di-Pertua, mari kita bedah empat pindaan yang paling kritikal dalam RUU ini. Dalam muka surat 2, empat pindaan paling penting kluster seksyen. Tuan Yang di-Pertua, setelah meneliti naskhah RUU ini, saya ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini kepada empat perkara penting yang menjadi tunjang kepada pindaan kali ini.

Pindaan seksyen 41 hingga seksyen 45, pengupasan hukuman memandu di bawah pengaruh alkohol ataupun dadah dan juga pemanduan meluru. Perkara seksyen, pindaan seksyen 41, 43, 44 dan 45. Kepentingan pindaan ini. Pindaan ini menaikkan kadar denda maksimum dan tempoh penjara mandatori bagi pesalah yang memandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah sehingga menyebabkan kematian atau kecederaan. Ini adalah respons langsung kepada kegusaran masyarakat terhadap pembunuh tidak berwajah di jalan raya. Kami menyokong penuh ketegasan ini demi keadilan mangsa dan keluarga mangsa.

Yang kedua, pindaan seksyen 119A, penginstitusian sistem merit dan mata demerit KEJARA secara digital. Perkara seksyen memasukkan peruntukan baharu atau pindaan subseksyen dalam seksyen 119A di bawah klausa am penalti dan penggantungan lesen. Kepentingan seksyen ini adalah pindaan ini menyepadukan sistem KEJARA secara penuh ke dalam aplikasi digital negara seperti *MyJPJ*, mata demerit akan dipotong secara automatik melalui pengesanan kamera AI dan teknologi *cam* perangkap kelajuan. Ini penting untuk memastikan pesalah tegar tidak terlepas hanya dengan membayar denda, sebaliknya berhadapan dengan penggantungan lesen secara automatik.

Perkara keempat, pindaan seksyen 56, 57, kawalan selia pengangkutan awam baharu dan kenderaan mikro mobiliti. Pindaan seksyen 56 dan 57 pelesenan pemandu dan kenderaan perkhidmatan awam. Kepentingan kepada pindaan seksyen ini adalah pindaan ini meluaskan skop takrifan kenderaan awam untuk

merangkumi pendaftaran, pelesenan dan syarat insurans wajib bagi kenderaan mikro mobiliti seperti e-skuter tertentu dan perkhidmatan pusingan terakhir, *last mile connectivity*. Ini penting bagi mengisi vakum perundangan yang sebelum ini meletakkan pengguna dalam zon kelabu dari segi undang-undang sivil dan insurans.

Perkara kelima, pindaan seksyen 64, kuasa penyitaan kenderaan bagi kes kesalahan lumba haram dan pemandu tanpa lesen. Ini adalah pindaan tegar kepada seksyen 64 iaitu kuasa menyita kenderaan. Kepentingan seksyen ini sebelum ini penyitaan kenderaan mempunyai kekangan tempoh dan prosedur longgar.

Pindaan baharu memberi kuasa lebih luas kepada pihak JPJ dan PDRM untuk menyita kenderaan yang terlibat dalam aktiviti lumba haram, mat rempit atau pun kenderaan yang dipandu oleh warga asing tempatan tanpa lesen yang sah di mana kenderaan tersebut boleh dilupuskan dengan lebih cepat sekiranya tidak dituntut. Ini penting untuk memotong rantaian bekalan kenderaan haram di jalan raya.

Akhirnya Tuan Yang di-Pertua, impak kepada masyarakat, kelemahan kepada pindaan undang-undang ini. Walaupun niat RUU ini murni, kami bertanggungjawab untuk menyuarakan kelemahan dan risiko yang mungkin timbul akibat pelaksanaan pindaan ini sekiranya pihak kementerian tidak berhati-hati.

Yang pertama, risiko ketidakadilan korporat *versus* marhaen di sistem digital. Apabila kita mengautomasikan saman dan pemotongan mata demerit di bawah seksyen 119A, apakah jaminan bahawa sistem ini bebas daripada ralat, sistem *error*?

Bagaimanakah nasib pemandu *e-hailing*, penghantar pusingan terakhir, *rider p-hailing* dan pemandu lori sewa yang mencari rezeki harian jika lesen mereka digantung secara automatik oleh ralat algoritma sistem? Dapur mereka tidak berasap. Tuan Yang di-Pertua, kerajaan mesti menyediakan mekanisme rayuan, *due process* yang pantas, bukan birokrasi yang memakan masa berbulan-bulan.

Yang kedua, isu ketirisan dan ketidakseragaman penguatkuasaan. Pindaan seksyen 64 mengenai kuasa penyitaan kenderaan adalah senjata bermata dua. Di kawasan luar bandar seperti di Kedah atau di pedalaman Sabah dan Sarawak, anak-anak sekolah menunggang motosikal tanpa lesen ke sekolah kerana ketiadaan akses pengangkutan awam yang efisien.

Jika motosikal ibu bapa mereka disita, kita menghukum seluruh keluarga miskin itu. Isu *selective prosecution*, pendakwaan terpilih dan potensi salah guna

kuasa rasuah atau di lapangan apabila nilai penalti dinaikkan mendadak juga wajib ditangani dengan pelan integriti yang ketat.

Seterusnya kekurangan infrastruktur sokongan. Apabila kita mengetatkan undang-undang mikro mobiliti dan kenderaan elektrik (EV) di bawah seksyen 56, 57, adakah infrastruktur jalan raya kita sudah bersedia? Kita melarang mereka di jalan raya biasa tetapi kita tidak membina laluan *dedicated lane*. Akhirnya pindaan ini hanya membunuh industri inovasi hijau dan mobiliti alternatif sebelum ia sempat berkembang.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai rumusan, saya mewakili saf BERSATU dan Perikatan Nasional menegaskan bahawa undang-undang yang baik adalah undang-undang yang mendidik, bukan sekadar menghukum. *Restorative justice versus punitive justice*. Kami mahu melihat Kementerian Pengangkutan bukan sahaja ghairah meminda akta dan menaikkan denda tetapi seiring dengannya, naikkanlah kualiti turapan jalan yang berlubang, baiki lampu isyarat yang rosak dan perluaskan jaringan pengangkutan awam ke kawasan sub bandar dan luar bandar.

Jangan biarkan rakyat merasakan mereka dihukum atas kelemahan sistemik kerajaan sendiri. Dengan bersyaratkan bahawa kelemahan-kelemahan yang saya sebutkan tadi diperbaiki dan diperincikan dalam peraturan-peraturan Menteri, *ministry of regulation*, kelak, saya menyerahkan hujah ini kepada Dewan untuk diberikan perhatian. Terima kasih.

■1200

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Padang Serai. Saya jemput Yang Berhormat Pokok Sena.

12.00 tgh.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: *Assalamualaikum* dan salam sejahtera. Puan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh mengenai skop pengisytiharan kawasan yang meletakkan ketetapan kepada pemilik kenderaan untuk mengisytiharkan wilayah atau kawasan kenderaan akan digunakan. Fokus utama pindaan ini adalah untuk memastikan kutipan fi yang tepat selain mengelakkan ketirisan hasil kepada kerajaan. Saya ingin bertanya, apakah kementerian telah menetapkan satu mekanisme yang efektif bagi menutup kelompangan undang-undang dalam konteks pengisytiharan kawasan ini?

Apakah kementerian akan mengaplikasi sistem digital bagi memastikan pengisytiharan kawasan khusus ke atas kenderaan komersial mahupun kenderaan

mewah adalah tepat dan tidak dimanipulasi? Saya berpandangan isu utama di sini adalah penguatkuasaan. Jadi, isunya ialah penguatkuasaan di pihak JPJ itu sendiri, selain mekanisme yang efektif bukan semata-mata soal pengisytiharan kawasan oleh pemilik kenderaan.

Puan Yang di-Pertua, perkara kedua yang ingin saya sentuh adalah pindaan mengenai peningkatan kadar maksimum denda daripada RM300 kepada RM500 yang merangkumi aspek lesen kenderaan motor, lesen memandu Malaysia, had kelajuan, pemeriksaan kenderaan motor dan isyarat lalu lintas. Saya ingin mengetahui statistik kesalahan melibatkan kelima-lima kategori mengikut kategori bandar, pinggir bandar dan pedalaman. Kesalahan mana yang tinggi di tiga kategori kawasan tadi dan kesalahan mana pula yang rendah? Ini yang pertama.

Isu peningkatan kadar denda ini boleh meningkatkan kesedaran para pengguna supaya lebih berhati-hati serta tidak memandang remeh mengenai kesalahan jalan raya. Namun dari sisi lain, adalah kadar ini boleh menjadi faktor yang membebankan pengguna. Ha, ini isunya.

Saya berpandangan tidak semua kategori kesalahan ini wajar dipandang secara setara. Ada kes-kes yang memerlukan budi bicara seperti kelewatan memperbaharui lesen kenderaan motor mahupun lesen memandu. Kadang-kadang saya perhatikan kita terlalu memandang kepada undang-undang sehingga hilang nilai pertimbangan manusiawi.

Kalau kita lihat masyarakat di luar sana, rakyat khususnya amat mengharapkan kepada kita di dalam Dewan ini untuk menghayati, merasai apa yang sedang dihadapi oleh mereka. Kalau kita bercakap tentang pak tani, kita bercakap tentang nelayan, sudah tentu mereka yang menanggung pelbagai kos, mereka mengharapkan supaya diturunkan kos-kos yang mereka terpaksa hadapi. Tiba-tiba hari ini kita bercakap berkaitan dengan menaikkan denda. Jadi, rasa tak sampai hati dalam keadaan sekarang, bercakap berkaitan dengan menaikkan denda dalam keadaan rakyat berdepan dengan keadaan ekonomi yang sangat menekan.

Saya tidak bercakap untuk semua kes.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Yang Berhormat Pokok Sena, Yang Berhormat Pokok Sena.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Tetapi pertimbangan tertentu tetap perlu ada kerana beban yang ditanggung antara kita tidak sama.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Pokok Sena, Pokok Sena. Ada sedikit nak minta pencerahan daripada Pokok Sena. Adakah Pokok Sena ingin membawa maksud

bahawa golongan rakyat yang susah ini, mereka asyik nak melanggar undang-undang sahaja? Kalau dia tak salah daripada sisi undang-undang, apa kena mengena denda ini dengan dia? Ini bukan kos kehidupan, bayaran denda ini bukan kos kehidupan.

So, apa kaitan dengan rakyat susah dengan meningkatkan kompaun ini? Jadi saya rasa, Pokok Sena perlu menjelaskan kepada Dewan yang mulia ini bagaimana logiknya untuk mengaitkan kedua-dua ini. Jadi, saya harap Pokok Sena bagi pencerahan kepada Dewan yang mulia ini.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Ya, saya menyebut berkaitan dengan perasaan hati rakyat. Saya tidak nafikan. Sebab itu disebut bahawa peningkatan kadar denda boleh meningkatkan kesedaran, kita tidak nafikan itu. Bahawa itu salah satu mekanisme untuk kita menyelesaikan masalah pelanggaran undang-undang tetapi dalam masa yang sama, sudah tentu kita perlu memikirkan sudut-sudut yang lain. Yang ini yang saya nyatakan bahawa saya tidak bercakap untuk semua kes. Pertimbangan tertentu tetap perlu ada, kita bercakap daripada sudut itu kerana beban yang ditanggung antara kita tidak sama.

Oleh itu, saya mohon klausa '*atas budi bicara*' ini diletakkan pada pihak tertentu supaya kita mempunyai pertimbangan kedua, khususnya bagi kes-kes kecil dan ringan. Kalau dalam konteks fi tadi contohnya, kita boleh meletakkan pengisytiharan kawasan sebagai keseimbangan dan keadilan dalam nilai yang perlu dibayar. Mengapa tidak dalam konteks denda juga kita meletakkan satu indikator yang sama seperti pengenaan denda berdasarkan jumlah pendapatan? Bukan menggalak orang ramai melakukan kesalahan trafik tetapi memastikan keadilan terhadap penguatkuasaan dikenakan. Ha, ini yang kita nak sebutkan.

Puan Yang di-Pertua, yang ketiga.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Pokok Sena, Pokok Sena.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Saya tak bagi laluan, masa tinggal dua minit sahaja, dua minit. Minta maaf.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Saya nak minta penjelasan.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Saya tak bagi laluan, saya tak bagi laluan kepada Jelutong.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tapi tak betul, Pokok Sena.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Tinggal dua minit sahaja masa saya.

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

Seorang Ahli: Duduk, sila duduk.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Jelutong boleh—nanti Menteri respons apa yang saya bangkitkan.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tapi Pokok Sena sedang cuba untuk mengalihkan perhatian.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Minta maaf, saya tak bagi laluan.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Hukuman berat untuk orang yang ada wang, hukuman yang kurang, ringan untuk orang yang tiada wang. Itu tak betul.

Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya [Pokok Sena]: Perkara ketiga yang saya nak bangkitkan Puan Yang di-Pertua, pindaan ini menyebut mengenai penguatkuasaan terhadap mat rempit yang dinyatakan dalam peruntukan baharu seksyen 42A. Sudah tentu kita menyokong. Perkara yang baik untuk mengambil tindakan terhadap pemandu yang memandu di jalan dalam keadaan yang tidak sepatutnya tapi ada beza di antara mat rempit dengan konvoi. Itu kita harap difahami dengan baik lah.

Saya ingin bertanya, bagaimana pula dengan pemandu mabuk? Kita maklum apa yang berlaku dalam negara, contohnya Almarhum Amirul Hafiz Omar yang dilanggar pemandu mabuk sehingga menyebabkan maut yang memandu di lorong bertentangan menuju ke pusat bandar Klang pada penghujung Mac tahun ini. Dan saya juga tidak berhasrat untuk menyenaraikan satu demi satu kes kerana terlalu banyak kes yang melibatkan pemandu mabuk. Cuma apa yang saya hendak bangkitkan ialah mengapa kementerian tidak menyebut untuk meletakkan klausa *'pampasan'* dalam isu ini?

Jadi, satu istilah yang digunakan dalam agama Islam iaitu *'diyat'* (pampasan). Jadi, kita mengharapkan supaya perkara yang berkait dengan klausa *'pampasan'* sepatutnya dimasukkan. Kalau sekiranya ada pindaan untuk masa yang akan datang, diharap ini diambil perhatian.

Yang terakhir Puan Yang di-Pertua, saya ingin bangkitkan mengenai statistik terkini kenderaan asing yang memiliki saman trafik tertunggak di Malaysia. Dari satu

sudut, kita menguatkuasakan peraturan supaya kenderaan berdaftar Malaysia memiliki tunggakan saman dan *blacklist* supaya menyelesaikan saman mereka jika mereka berhasrat untuk merentas sempadan.

Namun dari sudut yang berbeza, bagaimana kita akan bertegas untuk menguatkuasakan peraturan terhadap kenderaan asing yang memiliki saman trafik di Malaysia? Apa tindakan penguatkuasaan yang akan diberikan perhatian oleh kementerian dalam hal ini? Mohon pandangan. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Pokok Sena. Saya jemput Yang Berhormat Batu Gajah.

12.09 tgh.

Dr. Sivakumar a/l Varatharaju Naidu [Batu Gajah]: Terima kasih Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada saya untuk turut sama mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 yang bertujuan untuk meminda Akta Pengangkutan Jalan 1987 [Akta 333]. Saya ingin terlebih dahulu merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada Yang Berhormat Menteri Pengangkutan serta pihak Kementerian Pengangkutan atas usaha berterusan dalam memperkukuh sistem pengangkutan negara melalui pindaan yang komprehensif, progresif dan berpandangan jauh ini.

Saya berpandangan bahawa rang undang-undang ini hadir pada masa yang amat tepat. Pindaan yang dicadangkan bukan sahaja memperkukuhkan aspek penguatkuasaan, malah mengambil kira perkembangan teknologi, keperluan pendigitalan perkhidmatan awam serta cabaran baharu yang dihadapi dalam memastikan keselamatan jalan raya terus menjadi keutamaan negara.

■1210

Tuan Yang di-Pertua, Akta Pengangkutan Jalan 1987 telah berkuat kuasa hampir empat dekad yang lalu. Dalam tempoh tersebut, landskap pengangkutan negara telah berubah dengan begitu pesat. Kenderaan elektrik semakin mendapat tempat, penggunaan teknologi digital semakin meluas, manakala cabaran seperti perlumbaan haram, sindiket tonto dan penggunaan kenderaan mikromobiliti memerlukan pendekatan pengawalseliaan yang lebih moden dan berkesan.

Menurut analisis Kementerian Pengangkutan, jumlah kematian akibat kemalangan jalan raya meningkat daripada 6,080 kes pada tahun 2022 kepada 6,537 kes pada tahun 2025. Secara purata, 18 kes kematian sehari. Trend ini menunjukkan bahawa keselamatan jalan raya masih merupakan cabaran besar yang memerlukan

perhatian dan komitmen berterusan daripada kerajaan serta semua pihak yang berkepentingan.

Dalam hal ini, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri mengenai sasaran serta hala tuju yang telah dirangka oleh kementerian untuk terus mengurangkan kadar kemalangan dan kadar kematian di jalan raya pada tahun-tahun yang akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, pertama, saya menyambut baiklah pindaan kepada seksyen 20 yang memperkenalkan kewajipan untuk mengemukakan maklumat lesen kenderaan motor berbanding keperluan mempamerkan lesen kenderaan motor seperti sebelum ini. Pindaan ini mencerminkan komitmen kerajaan dalam memperluaskan agenda pendigitalan perkhidmatan JPJ.

Langkah ini akan memudahkan urusan rakyat, mengurangkan kebergantungan kepada dokumen fizikal serta mempercepatkan penyampaian perkhidmatan kerajaan. Pendekatan ini juga selaras dengan aspirasi Malaysia MADANI yang menekankan penyampaian perkhidmatan awam yang lebih cekap, mudah diakses dan mesra rakyat.

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya, saya mengalu-alukan pengenalan seksyen baharu 42A yang memperuntukkan kesalahan khusus berkaitan perlumbaan haram dan aktiviti menduga kelajuan di jalan raya. Aktiviti sebegini bukan sahaja melanggar undang-undang malah membahayakan nyawa pengguna jalan raya yang lain. Justeru, hukuman yang lebih tegas adalah wajar bagi memberi mesej jelas bahawa kerajaan tidak akan berkompromi terhadap mana-mana pihak yang menjadikan jalan raya sebagai litar perlumbaan.

Pada masa yang sama, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri mengenai mekanisme kerjasama antara JPJ dan PDRM dalam pelaksanaan seksyen baharu 42A ini, khususnya dari aspek penguatkuasaan, perkongsian maklumat dan operasi bersepadu bagi memastikan aktiviti lumba haram dapat dibendung dengan lebih berkesan.

Tuan Yang di-Pertua, di samping itu, saya turut menyokong pengenalan seksyen baharu 110B yang memperuntukkan kesalahan terhadap mana-mana pihak yang menghalang, mengugut, mengganggu atau mengekori pegawai penguat kuasa semasa menjalankan tugas. Kegiatan sindiket tonto telah lama menjadi antara cabaran utama kepada agensi penguatkuasaan. Pegawai penguat kuasa yang menjalankan amanah demi keselamatan rakyat sewajarnya diberikan perlindungan

yang secukup agar mereka dapat melaksanakan tugas dengan berkesan tanpa sebarang gangguan.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga mengalu-alukan usaha kerajaan untuk menjelaskan kawal selia terhadap penggunaan kenderaan mikromobiliti seperti e-skuter, e-basikal dan peranti mobiliti moden yang lain. Perkembangan teknologi tidak boleh dihalang kerana ia menawarkan pelbagai manfaat, termasuk kemudahan pergerakan, pengurangan kesesakan lalu lintas dan sokongan kepada agenda mobiliti hijau. Namun, penggunaannya mestilah dikawal dengan sewajarnya supaya keselamatan pengguna dan orang awam tidak terjejas.

Kita masih melihat penggunaan peranti mikromobiliti di jalan raya dan di kawasan awam tanpa pematuhan yang jelas terhadap aspek keselamatan. Oleh itu, kewujudan SOP yang jelas, had kelajuan yang sesuai, kawasan penggunaan yang dibenarkan serta mekanisme penguatkuasaan yang berkesan amat diperlukan.

Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri. Apakah kajian perbandingan telah dibuat terhadap negara-negara yang berjaya mengawal selia penggunaan kenderaan mikromobiliti seperti di Singapura, Jepun dan Belgium? Apakah amalan terbaik daripada negara-negara tersebut yang bercadang untuk diterapkan di Malaysia?

Tuan Yang di-Pertua, sebagai penutup, saya ingin mencadangkan agar kerajaan terus memperkukuhkan program pendidikan keselamatan jalan raya khususnya di kalangan pelajar, belia dan pengguna jalan raya. Penguatkuasaan yang berkesan perlu disokong dengan tahap kesedaran yang tinggi agar budaya keselamatan dapat dipupuk secara berterusan.

Secara keseluruhannya, saya berpandangan bahawa Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 merupakan satu langkah yang progresif dan bertepatan dengan keperluan semasa negara. Dengan itu, Batu Gajah menyatakan sokongan penuh terhadap Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 ini dapat dilaksanakan dengan baik dan ia dapat diluluskan demi mewujudkan sistem pengangkutan yang lebih selamat, moden dan berdaya tahan untuk seluruh rakyat Malaysia.

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Batu Gajah. Saya jemput Yang Berhormat Dungun.

12.16 tgh.

Tuan Haji Wan Hassan bin Mohd Ramli [Dungun]: Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Yang di-Pertua. Saya— sebelum meneruskan perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026, saya ingin untuk mohon kepada kementerian satu cadangan penubuhan cawangan Jabatan Pengangkutan Jalan di Daerah Dungun. Kerana cawangan Jabatan Pengangkutan Jalan di Daerah Kemaman telah sedia ada, walaupun Daerah Kemaman adalah majlis perbandaran.

Oleh kerana Dungun juga adalah majlis perbandaran, jadi dipohon kalau boleh diwujudkan satu cawangan Jabatan Pengangkutan Jalan di Daerah Dungun. Pohon pertimbangan pihak kementerian untuk memperhalusi permohonan pembinaan cawangan JPJ Dungun ini untuk kemaslahatan rakyat di Daerah Dungun. Terima kasih.

Saya mulakan dengan Surah Al-Isra' ayat 70... *[Membaca sepotong ayat Al-Quran]* Sehingga akhir ayat. Yang membawa maksud, *"Dan sesungguhnya telah Kami muliakan anak-anak Adam dan Kami angkut mereka di daratan dan di lautan."* Bermakna, pengangkutan melibatkan darat dan laut adalah salah satu daripada kemuliaan yang diberikan oleh Allah kepada manusia.

Tetapi, apabila kita melihat kepada rang undang-undang Akta 333 ini, ia mula dikuatkuasakan pada tahun 1987, sudah hampir 40 tahun, sehingga 2026. Dengan pindaan ini, mudah-mudahan ia akan menjadi lebih berfaedah dan manfaat kepada soal keselamatan jalan raya yang apabila kita bincangkan pada asasnya, ada dua komponen utama yang saling berkait iaitu sistem perundangan yang digubal dan tingkah laku pengguna jalan raya yang tertakluk kepada undang-undang tersebut.

Oleh itu, persoalan yang perlu diberikan perhatian bukan sekadar berapa banyak seksyen yang dipinda atau berapa tinggi kadar denda yang dinaikkan tetapi sama ada pindaan ini benar-benar mampu mewujudkan kesan jaminan yang mencukupi sehingga pengguna jalan raya merasa selamat berada di jalan raya.

■1220

Tuan Yang di-Pertua, seterusnya seksyen baharu 42A iaitu berlumba atau dugaan kelajuan. Kita dapati bahawa soal yang berkait dengan berlumba atau dugaan kelajuan ini tidak hanya melibatkan motosikal seperti yang sering disebut. Kita menyaksikan juga peningkatan kes perlumbaan melibatkan kereta berprestasi tinggi yang akhirnya membawa kepada soal yang melibatkan ancaman nyawa kepada pengguna jalan raya yang tidak bersalah.

Baru-baru ini negara dikejutkan dengan kemalangan tragis di Jalan Renggam, Simpang Renggam yang meragut empat nyawa termasuk seorang kanak-kanak berusia 10 tahun. Rakaman kamera papan pemuka (*dashcam*) dengan izin, yang tular menunjukkan dua buah kenderaan dipercayai dipandu secara berbahaya dan berlumba sebelum berlakunya kemalangan yang melibatkan beberapa kenderaan lain.

Tragedi seperti ini membuktikan bahawa mangsa sebenar lumba haram bukan sekadar pelumba itu sendiri tetapi pengguna jalan raya yang langsung tidak terlibat. Oleh itu, saya ingin menarik perhatian bahawa pindaan seksyen 42A, subseksyen (1) dan (2) menggunakan istilah kenderaan bermotor walaupun secara umum ia merangkumi pelbagai jenis kenderaan.

Saya berpandangan kerajaan perlu memperhalusi semula peruntukan ini agar jelas dan tidak menimbulkan kekeliruan, khususnya bagi memastikan kategori kenderaan seperti kereta turut dinyatakan atau diperjelaskan secara khusus. Memandangkan kes perlumbaan melibatkan kereta semakin meningkat dan memberi risiko yang besar kepada keselamatan awam.

Oleh itu, adakah kerajaan boleh mempertimbangkan mekanisme yang membolehkan bagaimana akhirnya apabila mangsa yang terlibat yang bukan melibatkan mereka yang berlumba, tetapi mereka menjadi mangsa sehingga menyebabkan nyawa mereka hilang, adakah satu perkara yang boleh diberikan pertimbangan bagaimana aspek untuk pembayaran pampasan yang perlu segera kerana ia nya tidak melibatkan mereka dalam kesalahan perlumbaan yang dilakukan.

Seterusnya, saya ingin juga untuk membangkitkan dengan sedikit daripada kempen kesedaran yang dilaksanakan oleh Kementerian Pengangkutan yang dahulunya apabila melibatkan masalah mabuk iaitu ada kempen "*Don't Drink and Drive*, jangan Minum dan Memandu" bagi mengingatkan orang ramai tentang bahaya memandu di bawah pengaruh yang melibatkan alkohol dan juga bahan-bahan lain yang menghilangkan akal.

Jadi, kita ambil beberapa contoh di Korea Selatan misalnya, wujud perkhidmatan pemandu ganti yang boleh diakses melalui aplikasi mudah alih bagi membolehkan individu yang telah mengambil alkohol pulang ke rumah menggunakan kenderaan sendiri tanpa perlu memandunya.

Di Jepun juga telah diperkenalkan iaitu pemandu ganti diamalkan, di mana dua petugas akan ditugaskan, yang pertama ialah untuk membawa pemandu yang

mabuk pulang dan yang kedua ialah untuk membawa kenderaannya sampai dengan selamat ke rumahnya.

Apa yang menarik ialah pendekatan-pendekatan untuk memastikan bahawa sekurang-kurangnya kempen-kempen seperti ini mesti digiatkan. Walaupun ada negara seperti Jepun dan Korea telah meletakkan kepentingan, kewajipan untuk dilaksanakan walaupun ia dalam bentuk kempen tapi ada juga negara-negara yang menggunakan apa yang ada di peringkat bar-bar yang menyediakan— *[Tidak jelas]* memabukkan itu dan dihubungi untuk pastikan bahawa minum yang mabuk yang membawa kenderaan dapat pulang dengan selamat.

Dan yang akhir, minta sedikit kerana ada keperluan penilaian yang dicadangkan beberapa aspek dalam sistem ujian memandu. Saya ingin menarik perhatian pada syarat ujian bukit yang dilaksanakan dalam ujian memandu JPJ pada hari ini. Tujuan asal ujian tersebut adalah jelas iaitu untuk memastikan calon mampu memberhentikan kenderaan di kawasan cerun. Mengelakkan kenderaan mengundur ke belakang dan menggerakkan semula kenderaan dengan selamat.

Namun apa yang sering menjadi rungutan ialah keperluan supaya tayar di hadapan berhenti tepat di atas garisan kuning yang ditetapkan, dalam banyak keadaan calon boleh mengawal kenderaan dengan baik, tidak mengundur dan berjaya gerak semula ke hadapan dengan selamat tetapi masih dianggap gagal semata-mata kerana kedudukan tayar tidak berhenti tepat pada garisan tersebut.

Jadi, bolehkah dibuat kajian, oleh kerana ia sudah melibatkan ujian yang lama, diberikan perhatian kepada permasalahan ini, terima kasih Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Dungun. Saya jemput Yang Berhormat Bagan Serai.

12.26 tgh.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih kepada Puan Speaker, terima kasih kepada Timbalan Menteri yang berada pada pagi ini. Berkenaan dengan perbahasan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Pindaan) 2026 ini memang kita kena sokonglah kerana ia nya amat penting, terutama untuk menjaga keselamatan rakyat Malaysia. Dan lebih-lebih lagi kita sebagai ahli politik yang memang boleh dikatakan umur hayat kita ini banyak berada di jalan raya, terutama musim kempen ini termasuklah Tambun ada hari ini yang dia pun sibuk untuk kempen, biasa kita berada di jalan raya.

Jadi, sebab itu dalam soal hal ini kita menyokong berkenaan dengan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan 1987 ini kerana secara puratanya rekod kematian rakyat Malaysia ini yang melibatkan kematian kemalangan ini 6,000 orang setahun. Jadi, kajian antarabangsa meletakkan Malaysia ialah yang kedua tertinggi dalam kes-kes kematian jalan raya. Ertinya setiap 22.7 orang daripada 100,000 penduduk di Malaysia iaitu yang terlibat dalam kematian jalan raya. Sedangkan Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2022–2030 menyasarkan sekurang-kurangnya 50 peratus ada pengurangan kematian pada tahun 2030.

Persoalannya, adakah pindaan yang kita bincang dua hari di Parlimen ini dapat mencapai sasarannya? Yang pertama ialah berapakah bilangan pegawai penguat kuasa JPJ yang akan ditambah? Itu satu.

Yang kedua ialah berapakah peruntukan baharu untuk latihan teknologi pengesanan dan operasi lapangan. Kalau tidak, rang undang-undang ini kalau kita bahaslah macam mana sekalipun tanpa mempunyai kapasiti penguatkuasaan yang cukup, ia nya tidak mempunyai apa-apa makna.

Yang keempatnya kita hendak juga dalam hal nak mengatasi masalah kemalangan ini. Saya *dok* lihat apa yang berlaku kita ini bersifat reaktif, maksudnya bila setiap berlaku kemalangan barulah JPJ pun pergi dekat Jalan Duta pergi *check*, tengok bas, *driver* ini ada atau tidak, lesen ada atau tidak.

Jadi, setiap kali berlaku kemalangan, baru kita buat. Lepas sejuk itu, senyap, tak buat apa. Sepatutnya kita proaktif, jadikan ini sebagai satu *regular* untuk memastikan supaya syarikat-syarikat bas ini perlu diambil tindakan sama ada kepada pemandunya ataupun kepada pemilik itu sendiri.

■1230

Kalau bersifat setiap kali mati, oh barulah kita pun sibuk nak buat macam-macam. *So*, saya rasa sendiri Tambun pun kena bagi amaran sikitlah kepada Menteri Yang Berhormat ya. *[Ketawa]*

Begitu juga dalam soal, kita tengok konteks yang lain pula ialah kita juga kena ambil perhatian berkenaan dengan apa yang berlaku. Semua kita pernah melalui lebuh raya. Kebanyakan yang punca masalah berlaku lebuh raya ini ialah sivik ataupun sikap pemandu-pemandu bas dan lori yang mereka, dia masuk ke kanan, dia akan lepas kepala dia cukup. Ekor, dia tak kira. Yang ini pun patut kena ambil tindakan. Kita kadang-kadang biasa. Saya dah dua, tiga kali. Cuma Allah Taala panjangkan umur saja. Ini kes-kes yang melibatkan soal pemandu yang tidak ada sivik ini, saya rasa perlu kita mengatasinya tadi.

Dan begitu juga dalam soal yang ketiganya, soal kompaun. Kadar tawaran kompaun RM300 naik RM500. Marah orang Tambun ini. Lagi-lagi pula orang Cheruk Tok Kun lagi marah. *[Ketawa]* Naik RM500 ini. Naik RM500. Kalau RM300 pun kadang-kadang tak dapat, teruk dah. Bukan saya tak suka berkenaan dengan soal hal penguatkuasaan ini tetapi kita kena lihat apabila lebih-lebih lagi kalau RM500 ini pula diletakkan seragam kepada semua kesalahan. Ini agak tak adil ataupun berbahaya kepada terutamanya dalam kalangan rakyat pada hari ini yang mengalami berbagai-bagai permasalahan dan sebagainya. Semua di kalangan kita ini kadang-kadang, biasalah. Memang Kota Melaka sebut tadi, kita pun tak bersetuju dalam soal langgar undang-undang ini.

Jadi, soal berkenaan *traffic light*. *Traffic light* ini patut malam-malam pukul 12 malam itu kena buat kuninglah. Kadang-kadang kita terpaksa berhenti. Pukul 2 pagi berhenti. Hairan tuan-tuan. Kadang-kadang tempat selekoh, tempat tak ada orang, manusia pun berhenti juga. Kalau kita *duk* jalan *sat* lagi ada trafik depan sekali, siap kita. RM500 kena bayar, Kalau boleh buat kuning. 12 malam macam negara-negara lain, kita tengok lepas pukul 12 malam, dia buat kuning. Maknanya kita tengok, boleh jalan. Itu sepatutnya berlaku. Ini kalau duk langgar juga nanti, RM500 kena, kena bayar.

Dan hasil berkenaan, saya tak bersetuju berkenaan dengan sampai RM500, saya tidak bersetuju. Sekali lagi saya ulang, saya tak bersetuju dengan kenaikan RM500 ini tadi ya. Dan kalaupun dah nak kena juga hasil kompaun ini, kita harapkan khususnya kepada program keselamatan. Bukan sebagai satu pendapatan. Kita tak hendak bahawasanya undang-undang yang kita buat ini sebagai satu pendapatan, bukan keselamatan.

Kerana apa? Saya *duk* tengok banyak kes-kes berlaku. Dia *speed trap*, dia tembak kita bila? Lepas *traffic light*. Ini yang berlaku di tempat saya di Simpang Ampat. Lepas *traffic light,* yang ini KDN, polis pun ada. Ini JPJ pun ada. Kita tengok bagaimana lepas daripada *traffic light*, kita kena. Kawasan 60 lepas *traffic light*. 60 ini mana ada kereta lalu 60 tuan-tuan. Kereta lembu pun 70 ya. *[Ketawa]* Jadi, sebab itu, kita kena fikir, tengoklah bab-bab yang berkenaan dengan ini ya. Kita tak hendak jadikan sebagai satu pendapatan, bukan untuk nak jaga sebagai satu untuk keselamatan.

Yang kelimanya, melindungi pegawai-pegawai penguatkuasaan daripada tonto. Tonto ini, kita sebut singkatan daripada tipu orang, tolong orang. Tonto ya. Ini memang kita amat-amat bersetuju. Kerana ini satu perkara yang kita tak boleh

kompromi dalam hal untuk kebertanggungjawaban sehinggakan merosakkan imej dari segi pegawai-pegawai keselamatan JPJ terutamanya dan kita harapkan pegawai-pegawai JPJ juga memiliki senjata api untuk memastikan keselamatan mereka itu terjamin.

Dan akhir sekali ialah berkenaan dengan...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Bagan Serai.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: ...Hal yang membabitkan...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Bagan Serai. Bagan Serai. Saya.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: ...Yang membabitkan— *Sorry brother*. Okey.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Nak tanya soalan itu. Boleh? Kalau saya.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: *You* pun bila ada Tambun ini, nak cakap banyaklah.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tak, tak.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: Ala *you,* ini kota hal lah. *[Ketawa]* Okey.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Saya. Bagan— Bagan Serai.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: Kamu boleh tengok sikit Tambun, bagi naik Menteri sajalah senang sikit. Payah ganggu saya banyak. Okey.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Bagan Serai. Bagan Serai.

Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad [Bagan Serai]: Soal berkenaan dengan yang seterusnya ialah berkenaan dengan hal yang berkaitan dengan kajian yang dibuat oleh MIROS iaitu Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya, menunjukkan pemanduan di bawah pengaruh alkohol ini meningkat risiko kemalangan hingga 13 kali ganda.

Untuk pengetahuan Puan Speaker, kerana di Malaysia ini, kepekatan darah dalam alkohol ini BAC di Malaysia ini mempunyai had BAC-nya ialah yang agak tinggi. 0.08 peratus. Berbanding dengan negara-negara Asia yang lain, Jepun dan Korea, had BAC dia ialah 0.03 peratus. Manakala China pula ialah 0.02 peratus. Dengan kata lain, Malaysia dengan mudahnya memberi kebenaran kepada individu yang berada di bawah pengaruh alkohol yang tinggi untuk pemandu di negara ini.

Kesimpulannya, saya mencadangkan juga supaya sepatutnya kerajaan mempertimbangkan pindaan yang ada susulan yang kita bincang pada hari ini, berkenaan dengan kesalahan memandu dalam keadaan mabuk di bawah pengaruh alkohol termasuk menilai semula BAC yang terdapat di negara ini. Kita hendak supaya keselamatan kita semua terjamin, badan kita *steady*. Tiap-tiap hari *brisk walk*. Tambun, kita tengok.

Saya beri contohlah. Dia makan, dia jaga. Maknanya senaman jaga itu, sunah. Tapi, tapi kita nak bagi tahu ini, walaupun kita jaga. Macam saya pun, jaga juga. Kita katakan. Tapi kita bimbang, kita makan *supplement* dengan baik, tiba-tiba mati *accident*. *Nauzubillahiminzalik*. Yang itu, kita harapkan, ini soal kita bincang ini ialah soal berkenaan dengan soal keselamatan di jalan raya.

Terima kasih Puan Speaker. *Wabillahi taufiq wal hidayah, wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. *[Tepuk]*

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Bagan Serai. Saya jemput Yang Berhormat Keningau.

12.36 tgh.

Datuk Seri Panglima Dr. Jeffrey G. Kitingan [Keningau]: Terima kasih Puan Speaker. Sebelum itu, saya ingin mengalu-alukan kehadiran guru besar, guru-guru dan murid-murid daripada sekolah SJK(C) Kampong Baru Merbau dari Parlimen Rasah. *[Tepuk]*

Terima kasih sekali lagi Puan Speaker. Saya rasa rang udang-undang ini penting sebab dia memperkukuhkan penguatkuasaan undang-undang, termasuklah juga untuk menangani isu-isu melibatkan perlumbaan haram, mat rempit dan sebagainya. Di samping memperkukuhkan juga hukuman yang setimpal untuk kesalahan-kesalahan yang berlaku.

Saya ingin membangkitkan dua perkara. Di sini yang menjadi tanggungjawab Kementerian Pengangkutan dan Jabatan Pengangkutan, JPJ. Pertama sekali, ia isu di Sabah ini lebih kepada ketidakselamatan ataupun jalan raya yang tidak selamat. Bukan pengguna yang tidak selamat tetapi jalan raya yang berlubang-lubang, tidak selamat dan mengakibatkan banyak kemalangan, terutama sekali mereka menunggang motosikal. Ada juga kalanya, mereka yang menghadapi kemalangan ini terkorban.

Jadi, daripada kemalangan, daripada lubang-lubang ini, timbulnya juga kerosakan kereta-kereta pancit tayar dan sebagainya. Isunya, adakah ruang dalam

undang-undang ini untuk melindungi pengguna jalan raya yang terkorban atau menghadapi kerosakan disebabkan ketidakselamatan jalan raya yang berlubang-lubang ini.

Saya mohon agar kementerian yang bertanggungjawab meningkatkan usaha untuk memantau jalan raya, jalan raya ini bukan saja, semasa penggunaan jalan raya tetapi pembinaan dan penyelenggaraan supaya bilamana timbulnya lubang-lubang ini, tindakan segera diambil untuk memastikan diambil tindakan untuk mengelakkan kemalangan yang berpanjangan.

Isu yang kedua adalah isu kesesakan jalan raya, lalu lintas di bandar Keningau, di mana bandar Keningau ini merupakan benda yang terbesar di pedalaman Sabah dan kesesakan jalan raya ini di bandar yang memakan masa berjam-jam yang telah pun berlarutan bertahun-tahun perlu diselesaikan kerana akibat daripada kesesakan ini, dia menjejaskan aktiviti-aktiviti seharian.

■1240

Bukan saja di bandar tetapi juga di sekitar bandar. Di mana aktiviti seharian, peniagaan dan sebagainya terjejas dan di samping itu juga membazirkan masa, membazirkan penggunaan diesel dan petrol dan yang penting sekali dia menimbulkan banyak *stress* dan akhirnya timbullah sakit-sakit, pesakit-pesakit mental.

Jadi atas sebab itu, Keningau mohon supaya kementerian mengambil peranan di dalam perancangan lalu lintas, sistem ini dan aliran lalu lintas. Bilamana dibina bersama-sama dengan agensi-agensi yang lain seperti Jabatan Kerja Raya dan Jabatan Perancangan kerana yang mengurus jalan-jalan penggunaan jalan-jalan raya ini, kemudiannya adalah Kementerian Pengangkutan dan JPJ.

Oleh sebab itu, Keningau meminta supaya kedua-dua cadangan ini diambil kira di dalam tindakan kementerian dan juga dalam rang undang-undang ini kerana pengguna jalan raya di Sabah ini perlu perlindungan daripada jalan raya yang tidak selamat. Siapa akan membayar, memberi pampasan kepada mereka yang terkorban akibat daripada jalan raya yang berlubang-lubang dan juga kerosakan kereta dan pancit tayar dan sebagainya. Ini semuanya perlu diambil kira di dalam rang undang-undang ini.

Maka dengan dua cadangan itu saya mohon menyokong. Sekian, terima kasih.

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

12.42 tgh.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Terima kasih Yang di-Pertua. Pertama sekali berkaitan dengan rang undang-undang ini saya ingin menyentuh tentang lumba haram melibatkan motosikal dan kita tahu perkara berkaitan dengan lumba haram telah berlangsung untuk sekian lama dan kali ini takrif diberikan kepada pelumba haram ini termasuklah dugaan kelajuan.

Apa yang paling penting saya ingin sentuh di sini adalah apa yang berlaku di kawasan saya di Putrajaya. Akhir-akhir ini isu lumba haram ini semakin hari semakin menjadi. Dan jika kita lihat Putrajaya ini kawasannya tak besar dan seharusnya penguatkuasaan di Putrajaya ini ditingkatkan. Apa yang saya khuatir dalam konteks ini, kita lihat bahawa hukuman kepada mereka yang melakukan kesalahan lumba haram dan juga menduga kelajuan ini diperkenalkan secara spesifik dan untuk mereka yang melakukannya kali kedua dan berikutnya akan mendapat hukuman yang lebih tinggi.

Namun begitu dengan hukuman saja tanpa penguatkuasaan kita akan lihat bahawa kesannya tidaklah begitu *optimal*. Jadi, saya mohon untuk tujuan ini saya mohon pada pihak JPJ dalam konteks Kementerian Pengangkutan dan di luar sana saya mohon juga kepada pihak PDRM untuk melihat isu lumba haram di Putrajaya. Kalau di bandar pentadbiran seperti Putrajaya ini yang kawasannya tidak begitu besar. Isu lumba haram ini tidak ditangani, bayangkan kita nak tangani isu di seluruh negara.

Jadi, rakyat di Putrajaya ini sebelum ini aman damai. Namun begitu akhir-akhir ini di hujung minggu banyak kawasan, banyak laluan yang terlibat dengan lumba haram. Jadi saya nak bantu pihak kementerian dan juga pihak PDRM di sini antara laluan utama Persiaran Perdana, Lebuh Wawasan, Lebuh Sentosa, Lebuh Saujana dan juga Jalan Tun Hussein Onn itu yang pertama.

Yang kedua, saya ingin menyentuh tentang lumba haram melibatkan kereta. Trend terbaru kali ini yang sebelum ini kita boleh lihat lumba haram melibatkan kereta ini berlaku. Ada yang nak naik Genting nak turun Genting berlumba dan sebagainya, ada video-video yang viral. Tetapi apabila berlaku kematian melibatkan lima orang di Kluang pada awal bulan ini atas sebab lumba haram melibatkan dua buah kereta, kesedaran timbul dalam kalangan masyarakat bahawa pendekatan perlu diambil untuk menangani perkara ini.

Jadi, saya ingin mohon di luar sana dalam mana kita bercakap tentang mat rempit, lumba haram menggunakan motosikal ini kita tidak boleh memandang

sebelah mata lumba haram yang melibatkan kereta kerana kesannya cukup besar. Biasanya lumba haram melibatkan mat rempit ini kalau terlanggar yang terkesan selain daripada pengguna jalan raya yang lain adalah mereka yang terlibat dalam perlumbaan. Tetapi apabila perlumbaan melibatkan kereta ini impaknya cukup besar dan boleh melibatkan banyak kenderaan.

Jadi, saya mohon dalam konteks ini kerajaan perlu memulakan satu tindakan yang lebih tegas tentang pelumba haram yang menggunakan kereta ini.

Seterusnya saya ingin menyentuh tentang pemandu mabuk ya. Pemandu mabuk dan pemandu di bawah pengaruh alkohol. Saya sebenarnya mengharapkan bahawa dalam pindaan ini, perkara inilah yang seharusnya dimasukkan terlebih dahulu kerana di luar sana kita boleh lihat bagaimana isu pemandu mabuk dan pemandu di bawah pengaruh alkohol ini memberi kesan yang cukup besar kepada masyarakat.

Isteri kehilangan suami, anak kehilangan ayah, anak kehilangan ibu, ibu kehilangan anak. Ini merupakan keadaan di mana puncanya disebabkan oleh segelintir masyarakat yang sama ada mengambil minuman keras ataupun mengambil dadah dan akhirnya membawa kereta di atas jalan dan memberi kesan kepada yang lain.

Jadi, saya dimaklumkan pindaan akan dibuat untuk berkaitan dengan pemandu mabuk dan pemandu di bawah pengaruh alkohol ini. Cuma saya minta supaya tindakan yang lebih tegas termasuklah penggantungan lesen. Kadang-kandang kita bagi tindakan apa-apa ini tak terasa tetapi apabila dilaksanakan penggantungan lesen ini...

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Yang Berhormat Putrajaya.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: ...ramai yang mengambil ruang dengan memahami bahawa ia nya adalah satu perkara ataupun satu hukuman yang cukup besar.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Yang Berhormat Putrajaya.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Kerana ia nya akan memberi kesan...

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Yang Berhormat Putrajaya.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: ...kepada pergerakan mereka. Ya.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Isu yang disebut oleh Yang Berhormat Putrajaya tadi sebenarnya dah ada pindaan pada lima tahun lalu. Iaitu undang-undang sekarang telah menetapkan hukuman sekurang-kurangnya RM10,000 ke atas pesalah itu dan penjara dan penggantungan lesen. Jadi, adakah apa tu Yang

Berhormat Putrajaya berasa ini tidak cukup tegas dan apakah cadangan Yang Berhormat Putrajaya? Jadi, saya rasa perlu lebih spesifik, saya nampak apa yang disebut oleh Yang Berhormat Putrajaya tadi dah ada, sudah ada.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Ya.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Jadi, apa cadangan Yang Berhormat Putrajaya?

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Saya boleh kongsikan. Di sini saya sebut tadi sebab itu saya menghormati, saya menghormati pegawai-pegawai di luar sana yang sedang mengkaji perkara ini. Saya dimaklumkan ia nya sedang dalam proses. Jadi sebab itu apa yang saya sebutkan tadi pertama sekali hukuman ini kadang-kadang ramai yang melihat hukumannya tidak begitu besar, impaknya tidak begitu besar kerana *especially* terutama apabila tidak melibatkan kematian. Ini kita lihat bahawa kes pemandu mabuk apabila tidak melibatkan kematian ramai yang tak tahu, tetapi penguatkuasaan sebagai contoh di luar negara perlu lebih kerap berkaitan dengan pemandu mabuk ini supaya apabila perkara itu berlaku mereka ditahan, mereka diambil tindakan dan kita tak tunggu ada yang cedera ataupun ada yang meninggal dunia.

Bagi saya apa yang paling penting adalah penguatkuasaan untuk memastikan perkara ini kita dapat elakkan daripada berlaku. Jadi, kalau kita tidak menghantar signal yang jelas bagaimana penguatkuasaan ini akan ditingkatkan dan apakah hukuman untuk mereka yang bukan saja melibatkan kematian. Biasanya yang dihukum ini yang jelas untuk kita masyarakat ini yang melibatkan kematian ataupun kemalangan.

Namun begitu, namun begitu mesej yang hendak disampaikan adalah supaya yang lain-lain ini mengambil pendekatan dan tahu bahawa kesan pada mereka adalah amat besar. Dan sebab itu ini termasuk juga pembelaan untuk keluarga. Pembelaan untuk keluarga ini merupakan satu komponen yang paling besar bagaimana kerajaan nak ambil kira dalam pindaan baru ini tentang pembelaan untuk keluarga mangsa yang tidak bersalah ini ya. Mereka keluarga mereka dilanggar oleh pemandu mabuk atau pemandu di bawah pengaruh alkohol, apakah pembelaan untuk keluarga mereka?

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh satu lagi perkara adalah berkaitan dengan langgar lari, langgar lari. Jadi dalam saya lihat kategori kesalahan ini tidak jelas perkara berkaitan dengan langgar lari ini termasuk dalam kategori mana? Kerana apa, kalau dahulu apabila berlaku langgar lari kita tidak ada

bukti, susah nak dapatkan bukti langgar lari ini berlaku di sebelah malam, di kawasan yang jauh daripada penduduk dan sebagainya mungkin sukar untuk kita kesan.

Namun begitu, pada hari ini kita lihat teknologi kamera di kereta, teknologi CCTV di mana-mana. Jika kita ada bukti ataupun kita ada satu maklumat yang kukuh berkaitan dengan langgar lari ini, apakah hukuman? Kerana apa kita lihat sekarang ini apabila ada video ataupun *dashcam* di kereta banyak video-video keluar berkaitan dengan langgar lari. Tapi saya tak nampak di sini.

■1250

Saya ingin penjelasan. Bagaimanakah kesalahan langgar lari ini dikira dalam pindaan ini? Kerana perkara ini kalau kita biarkan berlaku, sedangkan kita ada bukti cukup untuk menuduh mereka yang terlibat dengan langgar lari ini, jika tidak ditakrifkan kesalahan itu dengan jelas, saya khawatir ramai mangsa langgar lari ini akan terkesan tanpa pembelaan. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

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

12.50 tgh.

Tuan Haji Muhammad Islahuddin bin Abas [Mersing]: *Assalamualaikum warahmatullahi taala wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Pada prinsipnya saya menyokong segala usaha kerajaan untuk memperkukuh keselamatan jalan raya, meningkatkan pematuhan undang-undang serta memperkasa penguatkuasaan demi melindungi rakyat dan kesejahteraan rakyat.

Keselamatan jalan raya bukan sekadar isu pengangkutan tetapi merupakan isu keselamatan awam dan kepentingan nasional. Setiap hari rakyat menggunakan jalan raya untuk bekerja, menghantar anak ke sekolah, mencari rezeki dan menjalankan urusan kehidupan. Maka setiap kelemahan dalam sistem keselamatan jalan raya akan memberikan kesan langsung kepada rakyat.

Setelah meneliti rang undang-undang ini, saya ingin memfokuskan perbahasan kepada tiga perkara utama. Pertama, usaha memperkukuh tindakan terhadap kegiatan lumba haram yang semakin membimbangkan. Kedua, pengukuhan kawalan pergerakan kenderaan rentas sempadan bagi meningkatkan keselamatan negara dan integriti sistem pengangkutan. Dan ketiga, langkah membanteras kegiatan sindiket tonto yang selama ini menjejaskan keberkesanan operasi penguatkuasaan.

Tuan Yang di-Pertua, saya menyambut baik fasal 15 yang memperkenalkan seksyen 42A berkaitan kesalahan lumba haram. Pindaan ini penting kerana kegiatan lumba haram bukan lagi sekadar isu disiplin jalan raya tetapi telah menjadi ancaman keselamatan yang melibatkan risiko kemalangan, kecederaan dan kehilangan nyawa.

Namun, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri berhubung ukuran kejayaan pelaksanaan seksyen baharu ini. Apakah indikator prestasi yang akan digunakan kerajaan? Apakah kerajaan menetapkan sasaran untuk mengurangkan kes lumba haram, mengurangkan kemalangan berkaitan aktiviti tersebut serta meningkatkan kadar pendakwaan dan sabitan?

Kita perlu memastikan bahawa pindaan ini bukan sahaja kukuh di atas kertas tetapi benar-benar berkesan di lapangan. Pengalaman sebelum ini menunjukkan bahawa keberkesanan suatu undang-undang bukan hanya bergantung kepada beratnya hukuman tetapi bergantung kepada kemampuan penguatkuasaan, kecepatan tindakan serta penggunaan teknologi yang tepat.

Sehubungan itu, saya ingin bertanyakan, apakah perancangan kerajaan untuk memperkukuhkan kapasiti Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) dan Polis Diraja Malaysia dari segi keanggotaan, latihan khusus, penggunaan kamera pemantauan, analisis data trafik serta operasi bersepadu membanteras kegiatan lumba haram.

Saya juga ingin mendapatkan penjelasan mengenai elemen menduga kelajuan yang diperuntukkan di bawah seksyen baharu ini. Apakah kadar pembuktian yang akan diterima oleh mahkamah? Adakah rakaman kamera, data sistem pemantauan, bukti digital atau analisis forensik akan digunakan bagi memastikan pendakwaan dapat dibuat dengan lebih kukuh? Perkara ini penting supaya peruntukan baharu ini mempunyai asas pembuktian yang jelas dan tidak menimbulkan kelemahan dari sudut pelaksanaan.

Tuan Yang di-Pertua, saya seterusnya ingin menyentuh mengenai fasal 23 yang meminda seksyen 66J dan fasal 36 yang memperkenalkan seksyen 119C berkaitan kawalan kenderaan rentas sempadan. Saya memahami keperluan kerajaan untuk memastikan setiap kenderaan yang keluar masuk negara berada dalam sistem pemantauan yang lebih teratur.

Dalam keadaan semasa, kawalan kenderaan rentas sempadan bukan lagi hanya berkaitan kesalahan trafik tetapi turut berkait dengan kelemahan keselamatan negara, pencegahan jenayah, penyeludupan, kenderaan curi, pemalsuan identiti

kenderaan serta ancaman rentas sempadan. Namun, persoalan utama ialah tahap kesiapsiagaan sistem digital negara.

Pindaan undang-undang mesti bergerak seiring dengan pembangunan infra teknologi. Sistem seperti pengenalpastian automatik kenderaan, perkongsian data agensi dan pangkalan data bersepadu amat penting supaya penguatkuasaan dapat dibuat secara pantas dan tepat. Justeru saya ingin bertanya, sejauh manakah tahap integrasi data antara JPJ, PDRM, Jabatan Imigresen, Jabatan Kastam Diraja Malaysia serta agensi berkaitan. Adakah kerajaan mempunyai garis masa yang jelas untuk memastikan sistem pemantauan rentas sempadan ini benar-benar beroperasi secara menyeluruh?

Tuan Yang di-Pertua, saya juga menyambut baik fasal 30 yang memperkenalkan seksyen 110B berkaitan tindakan terhadap sindiket tonto. Isu tonto merupakan masalah yang telah lama mengganggu keberkesanan penguatkuasaan. Mereka bukan sahaja membocorkan maklumat operasi, malah membantu pihak yang melakukan kesalahan untuk mengelakkan tindakan undang-undang.

Dalam konteks ini, kegiatan tonto perlu dilihat sebagai ancaman terhadap integriti sistem penguatkuasaan negara. Saya ingin mendapatkan penjelasan sama ada kerajaan mempunyai data berkaitan jumlah kes tonto yang telah disiasat, didakwa dan dibawa ke mahkamah. Selain itu, adakah terdapat kes yang melibatkan pegawai penguat kuasa yang didapati membocorkan maklumat operasi atau bersekongkol dengan sindiket ini?

Sekiranya ada, apakah tindakan tatatertib dan undang-undang yang telah diambil? Kita perlu memastikan bahawa usaha membanteras tonto bukanlah hanya tertumpu kepada individu di lapangan tetapi turut mengekang rangkaian yang melindungi dan membiayai kegiatan tersebut.

[Tidak jelas] Khusus dalam pindaan ini Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menarik perhatian kerajaan kepada isu lebih besar iaitu kesalahan pemanduan berisiko tinggi. Kesalahan seperti memandu secara melulu, memandu di bawah pengaruh alkohol atau bahan terlarang serta perlumbaan haram mempunyai satu persamaan iaitu meletakkan nyawa pengguna jalan raya lain dalam bahaya. Dalam banyak kejadian mangsa bukanlah mereka yang melakukan kesalahan tetapi rakyat biasa yang hanya menggunakan jalan raya secara sah.

Oleh itu, saya berpandangan bahawa kerajaan perlu terus memperkukuhkan pendekatan keselamatan jalan raya berasaskan sistem *Safe System Approach* iaitu memastikan keselamatan melalui gabungan undang-undang, reka bentuk jalan,

teknologi pendidikan dan penguatkuasaan. Hak untuk menggunakan jalan raya datang bersama tanggungjawab. Lesen memandu bukan hak mutlak tetapi satu amanah yang diberikan dengan syarat pengguna menghormati keselamatan orang lain.

Rakyat akhirnya tidak mengukur kejayaan sesuatu akta berdasarkan jumlah pindaan, jumlah saman atau jumlah kutipan hasil. Rakyat mengukur kejayaan melalui satu perkara yang paling asas iaitu sama ada mereka boleh keluar mencari rezeki dan kembali pulang kepada keluarga dengan selamat.

Sekiranya lumba haram masih berleluasa, penguatkuasaan masih boleh digagalkan oleh sindiket tonto, kawalan rentas sempadan masih lemah dan pemanduan berbahaya masih meragut nyawa, maka usaha kita masih belum mencapai matlamat sebenar.

Justeru, rang undang-undang ini hendaklah menjadi sebahagian daripada reformasi menyeluruh keselamatan jalan raya negara. Reformasi yang memperkukuhkan undang-undang, mempertingkat teknologi, meningkatkan integriti penguatkuasaan dan meletakkan keselamatan rakyat sebagai keutamaan tinggi negara. Sekian, terima kasih.

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

12.57 tgh.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Terima kasih Yang Berhormat Puan Yang di-Pertua. Saya ingin menyokong pindaan ke atas Rang Undang-undang Pengangkutan 2026. Sebab saya lihat kali ini kita telah menutup kelompongan dalam sistem perundangan kita dengan memasukkan seksyen baharu seksyen 42A untuk membanteras gejala lumba haram.

Selama ini pihak berkuat kuasa mendapati masalah apabila adanya aktiviti lumba haram ini dan tiada satu seksyen yang sesuai untuk mengambil tindakan ke atas pengamal-pengamal ini selagi tiada kemalangan ataupun kecederaan berlaku. Maka, sekarang ini dengan adanya seksyen 42A ini, lumba haram telah dianggap sebagai satu kesalahan yang boleh ditangkap iaitu kita menghantar satu mesej yang sebegitu jelas di mana aktiviti lumba haram sekarang ini bukan satu perbuatan yang nakal tetapi ia nya adalah satu jenayah yang boleh diambil tindakan hukuman denda RM2,000 hingga RM 10,000 ataupun penjara hingga dua tahun.

Pindaan ini adalah wajar untuk menjamin keselamatan awam sebab orang-orang yang lumba haram ini, bukan sahaja akibat dia ataupun kesan, *impact* dia bukan kepada orang ini sahaja tetapi kepada pengguna-pengguna jalan raya yang lain. Ramai orang berkata, seperti Yang Berhormat Putrajaya tadi, dia kata kenapa pindaan kali ini tidak disekalikan untuk mengetatkan lagi undang-undang atau tindakan terhadap pemandu mabuk. Soalan ini wajar tetapi biar kita berbahas, berbincang berdasarkan fakta dan konteks.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Yang Berhormat, saya kena betulkan sikit. Saya kata saya mengharapkan bahawa pindaan berkaitan dengan pemandu mabuk itu dimasukkan pada hari ini. Itu saja, terima kasih.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Itu saya cakap tadi boleh. Harapan itu datanglah dengan jelas.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Jelas.

■1300

Seorang Ahli: Jelas.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Saya doakan supaya tuhan kurniakan saya dengan harta yang banyak, tetapi banyak macam mana? RM1,000,000 pun banyak, RM 100,000,000 pun banyak. Bagi sesetengah orang RM5,000 pun kira banyak dah.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Yang Berhormat...

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Jadi, kita kena jelas dengan lebih terperinci...

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Saya jelaskan tadi, apakah harapan dia. Jadi...

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Okey, boleh, boleh.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Saya hendak betulkan bahawa saya bersetuju dengan pindaan berkaitan dengan lumba haram dan sebagainya. Cuma harapan saya berkaitan dengan pemandu mabuk dibawa sekarang saya jelaskan apakah hasratnya. Terima kasih, Yang Berhormat.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Memang saya hormati dan saya setuju, okey tindakan memandu pemandu mabuk ini memang tidak bertanggungjawab dan satu perkara yang perlu kita banteras. Okey? Jadi, kita lihat dia sebenarnya kita perlu akui bahawa setiap kematian ini ia adalah satu tragedi. Tetapi kita lihat dari segi kerangka perundangan, hukuman terhadap pemandu mabuk di Malaysia seperti yang saya sebut tadi, sebenarnya sudah ada dan boleh dikatakan di kalangan— di antara yang paling berat di rantau ini selepas pindaan pada tahun 2020.

Puan Yang di-Pertua, kalau kita lihat negara-negara lain hukuman untuk kes maut akibat pemandu mabuk ini berat, tetapi biasanya dia dibezakan mengikut tahap keseriusan. Kes-kes biasa ditangani di bawah undang-undang trafik ataupun kesalahan *negligent driving causing death*. Manakala kes yang paling ekstrem apabila perbuatan itu hampir pasti menyebabkan kematian, barulah dinaikkan kepada kesalahan *manslaughter* ataupun *murder* di bawah Kanun Keseksaan masing-masing.

Saya bagi contoh di New Zealand, pemandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah yang menyebabkan kematian atau boleh didakwa di bawah *Land Transport Act* 1998 dengan hukuman maksimum sehingga 10 tahun penjara bagi kes *drink, driving causing death*. Dalam kes yang benar-benar ekstrem jika perbuatan itu mencapai tahap *culpable homicide* di bawah *Crime Act 1961* kes dia boleh dinaikkan kepada *manslaughter* yang membawa hukuman maksimum penjara seumur hayat.

Malaysia pula kita ada kerangka undang-undang yang cukup ketat dan terdiri daripada dua lapisan dari segi hukuman. Lapisan pertama, bagi kes memandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah, sehingga menyebabkan kematian di bawah seksyen 44 Akta 333, banyak sangat tiga. Pemandu boleh dikenakan penjara 10 hingga 15 tahun, denda RM50,000 hingga RM100,000 dan penggantungan lesen minimum 10 tahun.

Lapisan kedua, bagi kes ekstrem, Peguam Negara boleh mendakwa di bawah seksyen 302 bunuh atau seksyen 304 *culpable homicide*. Ini bukan sekadar teori, tetapi kes kemalangan maut di Klang dan kes kemalangan lori di Segamat yang berlaku pada tahun ini, kedua-dua pemandu ini telah didakwa di bawah seksyen 302 yang membawa hukuman mati atau penjara 30 hingga 40 tahun.

Yang Berhormat Puan Yang di-Pertua, di sebalik semua ini, RUU ini mempunyai jurang yang besar yang belum ditangani dengan serius iaitu isu pemanduan di bawah pengaruh dadah seperti yang disebut tadi. Saya akui ada perkara yang kita perlu atasi, tetapi bukan dari segi hukuman.

Statistik menunjukkan bahawa dalam tempoh lima tahun dari 2019 hingga 2024, kita merekodkan 4,048 kemalangan melibatkan kenderaan berat dengan 1,457 kematian. Daripada jumlah ini 261 pemandu kenderaan berat telah dikenal pasti positif dadah hasil pemeriksaan AADK. Walaupun seksyen 44 dan 45 Akta 333 wujud, penguat kuasa masih bergantung kepada ujian air kencing selepas kemalangan.

Kita tiada kerangka undang-undang untuk membuat ujian air liur secara rawak di tepi jalan seperti yang diamalkan di Australia dan New Zealand. Jadi, saya cadangkan supaya MOT memperkemas seksyen 45A, 45B dan 45C untuk merangkumi ujian air liur dan ujian dadah di tepi jalan dan menjadikan keengganan untuk memberi *sample* air liur atau air kencing sebagai satu kesalahan yang setara dengan kesalahan di bawah seksyen 45.

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

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Puan Yang di-Pertua, tadi ada Ahli-ahli Yang Berhormat mempertikaikan kenaikan kompaun RM300 kepada RM500 bagi kesalahan trafik-trafik yang terpilih, seolah-olah kenaikan ini telah membebankan rakyat. Tetapi sekali lagi saya menegaskan bahawa membayar kompaun bukan satu perbelanjaan harian rakyat, dia hanya akan berlaku kepada pesalah-pesalah, mereka yang membuat sahaja dan kenaikan kompaun ini adalah sebagai satu ingatan. Saya hendak kongsi satu cerita, satu kisah benar, kawan saya...

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

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: ...dia terlepas *traffic light* lampu merah, ditahan polis. Polis tanya dia, “Tak nampak ke?”. Dia kata “Tuan, tak nampak”. “Itu lampu merah *traffic light* besar *you* tak nampak?”. “Saya tak nampak, polis”. Sebab itu dia langgar lampu merah. Maksudnya, masyarakat kita dia tak takut. Saya rasa kenaikan RM500 ini belum tentu dia takut, tetapi satu peringatan kepada orang awam bahawa ini adalah satu kesalahan. Dia tak faham apa yang saya cakap tadi lah. Jadi, selain daripada kenaikan kompaun ini, saya hendak cadangkan ada tiga teras utama yang perlu dilaksanakan secara serentak dan bersepadu iaitu 3E.

Yang pertama, *engineering*, kejuruteraan. Kita perlu melabur dalam infrastruktur fizikal yang selamat seperti pembahagi tengah, kamera penguatkuasaan automatik serta laluan pejalan kaki dan basikal yang mesra pengguna dan selamat. Hukuman tidak akan menyelamatkan pemandu sekiranya reka bentuk jalan masih lagi berbahaya.

E kedua, *education*, pendidikan. Menaikkan denda tanpa literasi keselamatan, dia hanyalah rawatan simptom. Jadi, kerajaan perlu meningkatkan kempen kesedaran awam, memperkemaskan modul ujian lesen memandu dan melaksanakan pendidikan keselamatan secara berterusan di sekolah-sekolah.

E yang ketiga, *enforcement*, penguatkuasaan. Ini adalah teras yang paling kritikal, ramai yang sebut tadi. Kehadiran penguat kuasa di lapangan ia adalah efektif

daripada sekadar menaikkan denda. Kajian menunjukkan bahawa kebarangkalian untuk ditangkap ia adalah lebih berkesan daripada keberatan sesuatu hukuman itu untuk mengubah tingkah laku pemandu.

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

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Akhir kata, RUU ini adalah satu langkah permulaan yang baik, namun kejayaannya bergantung kepada pelaksanaan yang seimbang di antara kejuruteraan, pendidikan dan penguatkuasaan yang konsisten. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih, Yang Berhormat Bakri. Ahli-ahli Yang Berhormat, saya menangguhkan Mesyuarat sekarang dan akan bersambung semula jam 2.30 petang.

[Mesyuarat ditempohkan pada pukul 1.09 tengah hari]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Tuan Suhaizan bin Kaiat (Pulai) ***mempengerusikan Mesyuarat]***

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: *Bismillahirahmanirahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera, salam MADANI. Seterusnya, kita sambung kepada perbahasan seterusnya, saya persilakan Yang Berhormat Pengkalan Chepa.

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: Yang Berhormat, bagi Arau dahulu. Tidak, balik asal dahulu.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Arau?

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: Balik asal, Arau dahulu.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Seterusnya saya persilakan, YB Arau, 8 minit.

2.33 ptg.

Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]: *Bismillahirahmanirahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Rakyat Malaysia, orang-orang muda. Apa khabar, orang Johor. Semoga UMNO dengan PAS bekerjasama. Okey, pindaan ini ialah kita membahas mengenai Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Pindaan). Saya tak mahu cakap banyak tajuk, tapi saya nak cakap khusus kepada tajuk yang menjadi perbincangan rakyat, Tuan Yang di-Pertua. Bakal calon Johor.

Kita tengok sekarang ini, dicadangkan kenaikan kompaun daripada RM300 kepada RM500, semua kawan-kawan kita sebut tadi. Sekarang lagi sekali saya sebahagian daripada rakyat Malaysia di sini ingin bangun menyatakan bahawa kami tidak setuju, kenaikan RM300 ke RM500 seksyen 14, seksyen 15, seksyen 26, seksyen 40, seksyen 59, seksyen 66A, seksyen 72, seksyen 76A, seksyen 79, seksyen 102, seksyen 120. Semua seksyen ini sekarang ini dendanya RM300 tapi dinaikkan, dicadangkan kenaikan ke RM500. Kenapa dinaikkan ke RM500?

Rakyat sekarang ini nak bayar RM300 pun teruk, Yang di-Pertua. Jadi kita nak cadangkan supaya kerajaan kembalikan balik kepada RM300 dan beberapa model pembayaran kepada negara-negara lain. Sebab kita kena ingat bahawa bila kita nak buat sesuatu benda ini, kita juga ambil model, contoh negara-negara lain, kecuali hak yang akan berlaku cadangan tentang pemisahan kuasa Peguam Negara dan juga Pendakwa Raya itu, ini yang Malaysia yang terbaik, yang mula buat.

Jadi sekarang ini untuk melaksanakan semua benda ini sudah ada negara yang telah melaksanakan, yang terbaik. Jadi kita boleh ikutlah model negara yang berkenaan. Di antaranya ialah kita nak bayar RM300 ini susah. Kita tak apalah, sebahagian daripada kita tidak apalah senang, tetapi orang susah ini susah. Kita tak senarai pula tentang B40 dan kita tahu seksyen yang mengenakan kita denda RM300 ini sekarang dinaikkan RM500 itu hampir semua kena ya.

Contohnya seksyen 14, kegagalan mendaftarkan motor mengikut kehendak undang-undang, kena. Kemudian 120 kita *pi* yang pertama 120, kuasa pihak berkuasa untuk mengkompaun kesalahan di bawah akta ini, kena lagi. Jadi kita lihat, semua seksyen ini, seksyen yang dikenakan denda RM300, sekarang dicadangkan RM500. Maka kita cadangkan, kekalkan RM300, tetapi cara pembayarannya biarlah kita adil kepada rakyat golongan B40, rakyat miskin, kita tahu bahawa kita dalam barang naik, KWSP tak dapat dikeluarkan, orang tengah susah.

Jadi kita ikut beberapa model, model Finland. Ya, model Finland iaitu membolehkan kita untuk bayar cara beransur-ansur. Ini Finland, bila kita cakap beransur-ansur. Kemudian Sweden, dia bayar denda sekadar dengan kemampuan kewangan, ini lagi dahsyat. Ini adalah contoh terbaik daripada dua negara yang melaksanakan perkara yang sama. Jadi kita cadangkan supaya kekal RM300 dan ikut model Finland, yang terbaiklah. Kita boleh bayar, cara beransur-ansur, bayar dua kali kah, bayar tiga kali kah dan sebagainya.

Kita sebagai wakil rakyat, sering kali menghadapi perkara-perkara macam ini dan kita minta supaya kerajaan memikirkan semula. Saya tahu kadang-kadang bila

kita cadang pindaan ini kita bila mengundi kita *buldoze* sahaja, dengan izin. Tetapi kita minta dipertimbangkan. Di peringkat Jawatankuasa ini supaya kekalkan RM300, tidak perlu dalam keadaan orang susah ini, jangan kenaikan cukai, model MADANI, model Madinah, Piagam Madinah bila orang susah tak naik cukai. Saidina Umar, bila mereka memerintah di mana satu keadaan tahun yang kemarau, tidak dikenakan cukai.

Kita sekarang ini macam kemarau lah, tapi dikenakan cukai demi cukai. Ini adalah sesuatu yang tidak wajar dibuat. Nombor dua, ini fasal pemandu mabuk. Kita kena ambil model juga. Model mana kita nak pakai? Di Malaysia, penjara 10 ke 15 tahun, denda RM50,000 ke RM100,000, ini untuk kesalahan yang pertama, kesalahan untuk kesalahan menyebabkan kematian. Kalau sekiranya menyebabkan luka parah, RM7,000 sampai RM10,000, denda RM30,000 ke RM50,000.

Model *Singapore* yang mana menjadi panduan banyak pihak. Yang pertama sekali, denda 8 tahun. Kemudian 8 tahun sehingga 15 tahun, 8 tahun yang berulang 15 tahun tetapi denda, dendanya ialah 100,000 Singapore. Ini bermakna 100,000 kurang lebihnya lebih kurang— ataupun kita ambil mudahlah, RM300,000. Masih orang Singapore, akan melakukan kesalahan di Malaysia, dendanya rendah tetapi kalau dia melakukan kesalahan di Singapore dia kena denda sehingga 100,000.

Jadi, hal ini telah berlaku di negeri-negeri sempadan ini contohnya cermin gelap, nombor Thailand. Dia boleh masuk sampai 1 kilometer, begitu lebih kurang, ke Malaysia, kawasan yang ada stesen minyak. Tetapi sekarang ini, dia bukan lagi masuk 1 kilometer, dia dah masuk ke seluruh kampung. Dia masuk sampai ke Kuala Lumpur.

Jadi, apakah undang-undang tidak ada tentang perkara ini? Undang-undang ada, pelaksanaannya. Jadi, kita buat undang-undang demi undang-undang, kerana satu dua perkara tetapi undang-undang yang ada itu tidak dilaksanakan dan mereka membawa dengan kasar, dengan gusar dan baru-baru ini berlaku kematian yang melibatkan anggota polis.

Sebenarnya polis menghadapi masalah tentang kenderaan asing yang masuk ke sini, sebab mereka telah melebihi jarak dan baru-baru ini anggota polis meninggal kerana dilanggar oleh kenderaan daripada negara jiran. Sekarang kita bila menjadi masalah sebab kita bagi kebenaran sampai 1 kilometer. Tetapi kalau kita nak masuk ke Thailand, kita kena ambil insurans daripada *zero* kilometer sempadan itu sampai ke seluruh Thailand. Jadi, undang-undang di Singapore mengenakan 100,000 sebagai contoh.

■1440

Jadi, kenapa kita tidak naikkan sama seperti Singapore? Kalau tidak, orang yang sama melakukan kesalahan di sini kerana murah dan kalau di Singapore, tinggi. Jadi, kita minta supaya untuk model pemandu mabuk, kita ikut Singapore ataupun seperti yang dibuat di Korea Selatan yang dipanggil *Yoon Chang-ho Law*. Bila berlaku satu *accident* yang menyebabkan kematian, maka diperkenalkan undang-undang untuk pemandu mabuk.

Jadi sekarang ini, penguatkuasaannya. Nak naik, naik tentang denda pemandu mabuk tetapi nak naik denda ini, saya tak setuju. Kita cadangkan supaya kita bertahan di peringkat 300 dan kita pakai model iaitu model Finland yang membolehkan kita bayar secara ansur-ansuran. Kita boleh bayar tiga kali ke ataupun empat kali.

Jadi, tidak tertekan sangat kepada mereka kerana terlampau banyak seksyen yang mengenakan denda dan dengan itu, kita silap-silap semua tersangkut dan akhir sekali, seperti yang saya sebutkan tadi, untuk pemandu mabuk, dendanya dinaikkan seperti yang dikenakan di Singapore iaitu SGD100,000.

Terima kasih saya ucapkan kepada Speaker. Selamat bertanding dan menang. *Insya-Allah* kalau ada kerjasama PAS–UMNO, sudah pasti menang dengan mudah tapi kalau tak ada kerjasama, masalah sikit. Jadi, Ustaz Idris di sini sebagai Naib Presiden PAS mendengar apa yang saya kata, ini keluhan rakyat di bawah yang mahu lihat perpaduan ummah itu berlaku dengan hebat dan dahsyat. Jangan runtuhkannya. Terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih YB. Arau. Seterusnya saya persilakan YB Pengkalan Chepa.

2.41 ptg.

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: *Bismillahirrahmanirrahim.* Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Saya sama macam Arau juga, satu sahaja poin yang saya hendak sentuhkan dan ada beberapa perkara yang lain iaitu berkaitan dengan menaikkan pelbagai saman rutin daripada 300 kepada 500.

Saya tegaskan di awal-awal ini keadaan saya, bukan bermakna tidak menyokong rang undang-undang ini. Kita sokong rang undang-undang ini dalam soal tindakan tegas terhadap pemandu mabuk, bukan sahaja dia memandu mabuk membahayakan dia, bahkan membahayakan nyawa orang yang tidak berdosa.

Lumba haram, kita sokong untuk dikenakan tindakan tegas tapi tak sama macam konvoi. Itu lain, lumba haram lain. kalau konvoi, lumba haram pun tak boleh nak bezakan macam mana, saya pun tak fahamlah. Dan saya menyokong tindakan tegas terhadap lori lebih muatan dan saya menyokong tindakan tegas terhadap mana-mana pihak yang membahayakan nyawa pengguna jalan raya tetapi tidak bersetuju apabila kerajaan ingin menaikkan saman rutin sebagai jawapan kepada penyelesaian kepada segala masalah keselamatan jalan raya.

Tuan Yang di-Pertua, setiap tahun lebih 6,000 rakyat Malaysia maut di jalan raya. Purata 17 hingga 18 orang meninggal setiap hari tetapi saya ingin bertanya, daripada ribuan kematian itu, berapa yang berpunca kerana seseorang terlupa memperbaharui *road tax*? Ada kaitan tak? Berapa berpunca daripada kerana lesen memandu tamat tempoh? Berapa yang berpunca daripada kerana kesalahan pentadbiran biasa yang kini mahu dinaikkan dendanya sampai RM500?

Hakikatnya, kumpulan yang paling ramai maut di jalan raya ialah penunggang motosikal. Sekitar enam daripada setiap 10 kematian jalan raya di negara ini melibatkan motosikal dan di sinilah kita melihat kelemahan besar dalam pendekatan kerajaan. Kalau enam persepuluh daripada mangsa yang mati di jalan raya ialah penunggang motosikal, mengapa sebahagian besar penekanan dalam pindaan ini bercakap tentang hukuman dan penalti tetapi hampir tiada perbahasan tentang penyelesaian yang boleh menyelesaikan, yang menyelamatkan penunggang motosikal.

Saya ambil contoh Institusi Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), menunjukkan bahawa lorong motosikal eksklusif boleh mengurangkan risiko kemalangan maut sehingga 74 peratus. Ini sebuah angka yang besar. Kalau ada lorong motosikal yang khusus, yang dikembangkan dan diperluaskan.

Kalau kerajaan benar-benar mahu menyelamatkan nyawa rakyat, bina lebih banyak laluan motosikal yang selamat, rawat *hotspot* kemalangan, naik taraf persimpangan berbahaya, perbaiki pencahayaan dan keadaan jalan kerana rakyat tidak mati kerana kadar saman terlalu rendah, rakyat tidak akan mati.

Menaikkan saman ini bukan boleh mengatasi masalah ini. Rakyat mati ialah kerana kemalangan tetapi kerajaan pun kalau terus naikkan saman ini, itu tanda kerajaan itu dekat dengan nak mati dah tu. Dan kemalangan tidak boleh diselesaikan dengan buku saman semata-mata.

Tuan Yang di-Pertua, kerajaan sebenarnya sudah mempunyai bukti sendiri tentang apa yang berkesan. Dalam Pelan Keselamatan Jalan Raya 2022–2030,

kadar pematuhan had laju di lokasi kamera AwAS dilaporkan mencecah 95 peratus. Tambah-tambah Tuan Yang di-Pertua, kita ada macam-macam aplikasi. *Waze*, dia bagi tahu perangkap had laju di hadapan, kita pun *slow*. Sebab kita bukan sengaja nak langgar had laju yang ditetapkan di lebuh raya. Contoh orang Johor, orang Johor yang banyak guna lebuh raya.

Saya pun hairan, dekat nak pilihan raya di Johor ini, dinaikkan saman. Orang Johor kalau nak saman 500, undilah Pakatan Harapan. *[Ketawa]* Maksudnya, kerajaan sudah tahu apa yang berkesan. Perluaskan AwAS ini, tambah kamera penguatkuasaan, tambah laluan motosikal, perbaiki infrastruktur jalan raya. Itu pelaburan keselamatan yang sebenar. Yang lebih membimbangkan ialah apabila rakyat melihat ketidakadilan dalam penguatkuasaan.

Pada Mac 2026, SPRM melalui Ops Middleman mengumumkan pembekuan 59 akaun dan penahanan 18 individu termasuk pegawai JPJ, anggota polis trafik, pemilik syarikat pengangkutan, tonto, selepas mengesan transaksi kira-kira 12.4 juta yang dipercayai mempunyai unsur rasuah. Ini bukan dakwaan daripada kami pembangkang, ini adalah kenyataan rasmi daripada SPRM.

Sebelum itu, negara juga digemparkan dengan Ops Sukat yang menyaksikan 44 individu ditahan termasuk 32 pegawai JPJ dan seorang anggota polis trafik kerana disyaki melindungi lori yang melakukan pelbagai kesalahan termasuk lebih muatan. Ini rahsia umum.

Banyak syarikat-syarikat lori yang hendak beroperasi ini kena sediakan ‘duit kopi’ kepada *driver, driver* lori kerana boleh melepasi halangan dan pemeriksaan tertentu. Ini bukan lagi rahsia. Semua orang tahu. Inilah perkara yang perlu diatasi. Jadi, apa maksud semua ini?

Maksudnya, lori yang sepatutnya ditahan, terus bergerak. Lori yang sepatutnya ditimbang, terus menggunakan jalan raya. Lori yang sepatutnya dikenakan tindakan, terus membawa muatan berlebihan. Akhirnya jalan raya rosak, rakyat yang terpaksa tanggung. Risiko kemalangan makin bertambah tetapi yang dinaikkan dahulu ialah saman rakyat. Ini saya pun tak faham macam mana cara Menteri berfikir.

Sebab itu rakyat bertanya, apakah ancaman terbesar kepada keselamatan jalan raya pada hari ini? Pekerja kilang yang terlambat memperbaharui *road tax*, adakah itu kumpulan yang mengancam keselamatan dan menggugat integriti pentadbiran penguatkuasaan negara atau sindiket yang melindungi lori lebih muatan sehingga membahayakan nyawa pengguna jalan raya?

Rakyat tidak marah kepada saman, Tuan Yang di-Pertua, rakyat marah apabila saman dikenakan kepada rakyat biasa tetapi perlindungan dijual kepada pesalah-pesalah besar. JPJ sendiri melaporkan lebih enam juta saman tertunggak bernilai RM806.9 juta bagi tempoh 2010 sehingga 2024. Lebih enam juta saman. Itu pada kadar RM300.

Bayangkan kalau dinaikkan saman sampai RM500? Maka sudah pasti dia akan menambah angka ini lebih daripada bilion tunggakan saman yang tidak boleh diselesaikan. Masalah yang gagal diselesaikan tidak akan selesai hanya dengan menaikkan angka. Kerajaan sedang merawat simptom tetapi membiarkan penyakit.

Ada pula yang membandingkan bagaimana sama di negara-negara maju. Kononnya di sana, kadar saman lebih tinggi. Betul, memang kita akui dan kita tahu. Tetapi, jangan ambil separuh cerita. Di bandar-bandar besar, di UK, di London, majoriti perjalanan harian dibuat tanpa menggunakan kereta persendirian. Mereka mempunyai sistem kereta api, bas dan pengangkutan awam yang cekap. Mereka mempunyai pilihan.

Di Malaysia khususnya di luar kampung, FELDA, pekan kecil, kereta bukan kemewahan, Tuan Yang di-Pertua. Kereta adalah keperluan. Nak pergi ke kerja, kena memandu, nak hantar anak ke sekolah, kena memandu. Nak ke hospital hantar isteri nak bersalin, kena memandu. Nak berniaga, kena memandu.

■1450

Jadi, jangan bandingkan kadar saman negara maju tanpa membandingkan mutu pengangkutan yang ada pada mereka iaitu pengangkutan awam. Kalau kerajaan mahu mencontohi negara maju, jangan tiru kadar saman tetapi tiru sekali mutu pengangkutan awam mereka.

Selepas itu, barulah kita boleh berbincang soal ini. Itulah pertimbangan yang adil. Hari ini rakyat Tuan Yang di-Pertua, berdepan dengan tekanan kos sara hidup yang sangat berat. Kita tahu bebanan akan bertambah. Kita bukan sengaja nak dikenakan saman, kadang terlepas *traffic lights,* kadang terlupa bayar *roadtax,* itu perkara biasa. Kadang terlebih had laju yang ditetapkan di lebuh raya yang disebut oleh Bagan Serai, Arau tadi. 60 had laju yang ada, lepas tol 60. Itu yang menambah jem.

Kejadian *bottle neck* ini terlalu banyak pada jalan raya-jalan raya yang ada di negara kita. Saya yakin, minggu lepas saya pergi ke Batu Pahat.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Masa dah tamat Yang Berhormat.

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: Orang Batu Pahat.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Masa dah tamat Yang Berhormat.

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: Nak gulung, *last*. Orang Batu Pahat pesan kata, tolong bangkang perkara ini.

Orang Batu Pahat ini pengundi untuk PRN pada 11 hari bulan nanti. Saya tak tahulah kalau ada pengundi-pengundi yang sanggup di Johor dibayar saman sampai RM500, mereka undilah kerajaan yang bawa *bill* ini.

Tapi kalau Tuan Yang di-Pertua nak selamat, jangan sokong *bill* ini, *insya-Allah.* Sekian, terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Seterusnya, terima kasih kepada Pengkalan Chepa. Seterusnya, saya persilakan Betong.

2.50 ptg.

Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: Salam sejahtera, selamat petang, terima kasih Tuan Yang di-Pertua di atas peluang ini. Jadi, Betong menyokong RUU (Pindaan) Akta Pengangkutan Jalan 1987 ini kerana tujuan utamanya adalah untuk memperkukuhkan keselamatan jalan raya dan memperteguhkan penguatkuasaan undang-undang.

Namun Tuan Yang di-Pertua, persoalan pokoknya ialah adakah pindaan ini benar-benar berupaya mengurangkan kemalangan dan menyelamatkan nyawa rakyat? Pada tahun 2022, negara merekodkan 6,080 kematian akibat kemalangan jalan raya. Angka ini meningkat kepada 6,300 pada 2023, 6,464 pada tahun 2024 dan 6,537 pada tahun 2025.

Ini bukan sekadar angka, Tuan Yang di-Pertua. Di sebalik setiap angka ini, ada keluarga yang kehilangan insan tersayang. Sedangkan sasaran Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2021–2030 adalah untuk mengurangkan kadar kematian sebanyak 50 peratus. Hakikatnya, kita masih belum bergerak ke arah yang diharapkan. Justeru, Betong ingin membangkitkan beberapa perkara yang memerlukan penjelasan pihak kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, pertama, berhubung dengan pendigitalan perkhidmatan JPJ. Betong menyambut baik penggunaan lesen digital, notis elektronik dan perkhidmatan tanpa kaunter. Namun, pendigitalan mesti disertai oleh jaminan keselamatan dan kebolehpercayaan sistem. Jadi, Betong ingin mendapatkan

penjelasan sama ada lesen digital MyJPJ ini dibangunkan mengikut piawaian antarabangsa bagi lesen memandu mudah alih.

Perkara ini penting supaya dokumen digital Malaysia mempunyai pengiktirafan dan *interoperability* antarabangsa. Apabila notis kompaun juga dihantar secara elektronik, apakah mekanisme yang digunakan untuk memastikan notis disebut benar-benar diterima oleh pengguna? Jika berlaku kegagalan sistem atau gangguan teknikal, adakah rakyat akan dipertanggungjawabkan atas notis yang tidak pernah diterima?

Lebih penting, apakah jaminan keselamatan siber terhadap pangkalan data JPJ yang menyimpan maklumat peribadi jutaan rakyat Malaysia? Kemudahan digital tidak boleh datang bersama risiko keselamatan yang lebih besar.

Tuan Yang di-Pertua, kedua, saya ingin menyentuh kenaikan had maksimum kompaun daripada RM300 kepada RM500 yang banyak disentuh oleh rakan-rakan lain. Kementerian mungkin berhujah bahawa ini hanyalah had maksimum baharu. Namun, had yang lebih tinggi, bermakna kuasa budi bicara yang lebih luas dalam pelaksanaan.

Persoalannya, adakah kajian impak telah dibuat oleh golongan B40, pekerja gig, pemandu penghantaran dan *p-hailing* yang bergantung kepada kenderaan sebagai sumber pendapatan? Denda RM500 mungkin kecil bagi sesetengah pihak tapi bagi mereka yang bergantung kepada pendapatan harian, jumlah itu boleh memberi kesan yang besar kepada kehidupan keluarga. Sebab itu kerajaan perlu memastikan prinsip keadilan sosial turut diambil kira dalam pelaksanaan yang penguatkuasaan ini.

Tuan Yang di-Pertua, ketiga, saya menyokong usaha kerajaan membanteras lumba haram melalui seksyen 42A yang baharu. Namun, Betong mempunyai kebimbangan terhadap aspek pembuktian kesalahan menduga kelajuan. Bagaimana kesalahan ini akan dibuktikan jika tiada kemalangan yang berlaku dan tiada bukti teknikal yang jelas?

Undang-undang yang terlalu umum dan bergantung kepada tafsiran subjektif boleh menimbulkan pertikaian serta persepsi penyalahgunaan kuasa. Justeru, Betong menggesa supaya SOP yang jelas dan penggunaan bukti objektif seperti rakaman video, kamera badan dan teknologi pengesanan kelajuan menjadikan sebahagian daripada pelaksanaan seksyen ini. Matlamat membanteras lumba haram adalah tepat tetapi kaedah pelaksanaannya juga mesti adil dan telus.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga menyokong tindakan kerajaan membanteras sindiket tonto melalui peruntukan baharu yang dicadangkan. Namun, persoalannya ialah adakah undang-undang ini mampu menangkap dalang utama atau hanya mereka yang berada di peringkat bawahan?

Jika ditahan, hanyalah individu yang menjalankan arahan, sedangkan pihak yang mengatur dan membiayai operasi terus bebas, maka masalah ini tidak akan selesai. Jadi, kita mesti menyasarkan rangkaian jenayah ini secara menyeluruh, bukan sekadar merangkap pelaku di lapangan.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga turut ingin menyentuh pelaksanaan Vehicle Entry Permit (VEP). Saya bersetuju bahawa kenderaan asing yang memasuki negara kita perlu mematuhi peraturan yang ditetapkan.

Namun, penguatkuasaan yang tegas mesti disokong oleh sistem yang cekap. Sekiranya kelewatan ataupun kegagalan berpunca daripada sistem kerajaan sendiri, maka pengguna tidak sepatut dihukum atau kelemahan— atas kelemahan tersebut. Jadi, prinsip keadilan menuntut agar kerajaan memastikan sistem berfungsi dengan baik terlebih dahulu sebelum hukuman dilaksanakan sepenuhnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menyentuh kuasa baharu PBT, mengalihkan kenderaan yang menghalang laluan awam. Secara prinsipnya, saya menyokong usaha menangani masalah kenderaan terbiar dan halangan lalu-lintas. Namun, terdapat dua isu yang perlu diperhalusi.

Pertama, soal penyelarasan antara MOT, KPT dan juga PBT yang lain. Apakah mekanisme yang akan memastikan SOP yang seragam dilaksanakan di seluruh negara?

Kedua, berhubung klausa yang menyatakan bahawa kenderaan dialihkan atas risiko pemilik itu sendiri. Sekiranya berlaku kerosakan akibat kecuaian kontraktor tunda yang dilantik, adakah pemilik langsung tidak mempunyai saluran tuntutan?

Jadi, Betong berpandangan bahawa kerajaan perlu mempertimbangkan kewajipan insurans liabiliti tunda pada semua operator yang dilantik bagi melindungi kepentingan rakyat dan meningkatkan profesionalisme industri.

Tuan Yang di-Pertua, Betong juga ingin menyambut baik pelaksanaan laporan polis kemalangan secara dalam talian melalui sistem ePOLIS. Namun, tanpa pemeriksaan fizikal yang mencukupi, sistem ini berpotensi dieksploitasi bagi tujuan-tujuan tuntutan insurans palsu.

Justeru, Betong ingin mengetahui sejauh manakah integrasi di antara sistem ePOLIS, syarikat insurans dan juga agensi penguatkuasaan bagi mengesan penipuan secara masa nyata. Tanpa mekanisme pengesahan yang kukuh, kos penipuan akhirnya akan dipindahkan kepada rakyat melalui peningkatan premium insurans.

Tuan Yang di-Pertua, persoalan yang paling penting adalah kapasiti pelaksanaan. Akta ini memberikan kuasa yang lebih luas kepada JPJ dan agensi penguat kuasa. Adakah sistem digital benar-benar bersedia? Dan apakah mekanisme semak dan imbang yang disediakan bagi memastikan kuasa yang lebih besar ini tidak disalahgunakan? Undang-undang yang baik tanpa kapasiti pelaksanaan hanya akan menjadi dokumen yang indah di atas kertas.

Tuan Yang di-Pertua, sebelum saya mengakhiri perbahasan ini, saya ingin menegaskan bahawa kejayaan pindaan ini tidak boleh diukur semata-mata melalui jumlah kompaun yang dikeluarkan atau kadar denda yang dinaikkan.

Menurut data MIROS, lebih 80 peratus kemalangan jalan raya berpunca daripada faktor manusia seperti memandu laju, memotong secara berbahaya, menggunakan telefon ketika memandu dan melanggar lampu isyarat.

Oleh itu, Betong ingin mencadangkan tiga perkara.

Pertama, memperketatkan tindakan terhadap pesalah berulang, termasuk penggantungan lesen secara automatik bagi kesalahan berisiko tinggi.

Kedua, memperluaskan penggunaan teknologi penguatkuasaan seperti kamera AI dan sistem AWAS bagi meningkatkan kebarangkalian pengesanan kesalahan.

■1500

Ketiga, mewajibkan program pendidikan dan pemulihan tingkah laku kepada pesalah trafik berulang supaya perubahan sikap dapat dicapai secara berterusan.

Tuan Yang di-Pertua, jika lebih 80 peratus kemalangan berpunca daripada faktor manusia, maka penyelesaiannya juga mesti tertumpu kepada manusia. Jadi, pindaan Akta 333 ini perlu menjadi instrumen untuk kita mengubah budaya pemanduan negara daripada budaya berisiko kepada budaya yang lebih berdisiplin, berhemah dan bertanggungjawab.

Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]: Betong, boleh sedikit?

Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: Dengan harapan itu, saya menyokong RUU ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]: Betong, boleh sikit?

Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: Oh, silakan.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Masa dah habis, Yang Berhormat. Masa dah habis dah.

Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]: Sikit saja. Sikit saja. Berkenaan dengan seksyen 42A ini, saya nak mencadangkan bahawa supaya bukan sahaja pelumba yang menduga kelajuan ini dikenakan hukuman, malahan joki ataupun pihak penganjur lumba haram tersebut juga diambil tindakan jika terdapat bukti yang kukuh untuk diambil tindakan. Saya mencadangkan supaya pindaan 42A ini ditambah terhadap pihak penganjur yang menganjurkan lumba haram. Terima kasih.

Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: Sila masukkan dalam teks saya. Terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih, YB Betong. Seterusnya, saya persilakan YB Padang Terap. Silakan. Lapan minit.

3.01 ptg.

Tuan Nurul Amin bin Hamid [Padang Terap]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan laluan kepada Padang Terap untuk membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987 ataupun Akta 333 (Pindaan 2026) pada hari ini.

Saya yakin dan percaya semua Ahli Dewan menyokong pembentangan *bill*, RUU Pengangkutan Jalan ini untuk pengukuhan keselamatan jalan raya dan peneguhan terhadap penguatkuasaan dan juga perluasan pendigitalan terhadap perkhidmatan JPJ.

Tambahan pula, kita melihat kepada statistik angka kematian yang dikeluarkan oleh Pelan Keselamatan Jalan Raya iaitu dalam Pelan Keselamatan Jalan Raya ini telah meletakkan sasaran untuk mengurangkan kadar kematian akibat kemalangan jalan raya sebanyak 50 peratus menjelang 2030.

Sepertimana yang disebutkan oleh rakan-rakan Ahli Parlimen yang berbahas tadi, bahawa purata kematian setiap tahun 6,000 lebih kematian yang melibatkan kemalangan jalan raya.

Untuk perbahasan ini, saya tidak ingin sentuh banyak perkara. Hanya dua perkara yang saya ingin membuat penekanan. Iaitu, perkara yang pertama, berkaitan dengan seksyen yang meminda had denda maksimum pelbagai kesalahan yang

saya tengok 11 seksyen yang melibatkan kompaun pelbagai kesalahan daripada RM300 kepada RM500. Beberapa rakan saya daripada Bagan Serai, daripada Pokok Sena, Pengkalan Chepa dan Arau senada naratif kami supaya pindaan ini tidak diluluskan.

Kita sokong *bill* ini tetapi untuk had maksimum denda RM300 kepada RM500 ini, kita tidak bersetuju kerana kenaikan sebanyak 66.6 peratus ini tidak adil. Ada ketidakadilan sosial terhadap golongan berpendapatan rendah. Orang Padang Terap marah, orang Kuala Nerang marah. Nak bayar denda RM300 pun bersusah payah menoreh getah.

Kita bukan tidak sokong untuk kita denda supaya ada pematuhan terhadap undang-undang jalan raya tetapi undang-undang tersebut mestilah— walaupun matlamat undang-undang adalah untuk memberikan rasa kegerunan kepada pesalah-pesalah jalan raya ini tetapi dalam suasana ekonomi pada hari, suasana kos sara hidup yang tinggi pada hari ini, rakyat di kampung-kampung tertekan dengan kos sara hidup.

Apatah lagi pihak Kementerian KSM melaporkan 42,000 rakyat Malaysia yang berhenti kerja, menganggur sepanjang 2026. Di tempat saya juga melihat di Padang Terap, apabila kita buka iklan untuk pengambilan pekerja *Kedah Rubber City*, kilang Prinx Tire, dalam masa dua hari 3,000 peserta orang berminat untuk bekerja di *Kedah Rubber City*.

Program yang dianjurkan oleh NCIA Malaysia dengan kerjasama majlis daerah dan juga pejabat Parlimen. Tiga ribu orang minta nak kerja di Kedah Rubber City menunjukkan keadaan realiti ekonomi rakyat. Dalam keadaan ini, kita bercadang untuk menaikkan denda daripada RM300 kepada RM500.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden [Alor Setar]: Alor Setar boleh sikit, Padang Terap?

Tuan Nurul Amin bin Hamid [Padang Terap]: Boleh. Sila, Alor Setar.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden [Alor Setar]: Selain daripada idea nak menaikkan denda, apa pandangan Padang Terap kalau kerajaan bagi bonus kepada orang yang patuh undang-undang jalan raya? Contohnya, bagi diskaun *renew road tax*, diskaun apa-apa. Itu sebagai inisiatif untuk orang patuh undang-undang juga selain daripada naik denda. Apa pandangan Padang Terap?

Tuan Nurul Amin bin Hamid [Padang Terap]: Saya sangat setuju dengan pandangan Alor Setar dan masukkan ucapan ataupun cadangan Alor Setar itu dalam ucapan Padang Terap. Terima kasih, Alor Setar. Terbaik.

Jadi, dalam keadaan ekonomi rakyat bawahan B40 ini, saya mencadangkan supaya *bill* ini diterima. Ada 11 skop pindaan dalam *bill* kali ini. Cuma, bahagian denda ini kita minta ada pindaan. Kita tidak naikkan daripada RM300 kepada RM500 kerana kalau orang berpendapatan RM2,500, RM500 itu adalah satu perlima daripada pendapatan. Bagaimana pula dengan penoreh getah, dengan pekerja gig, orang yang bawa *Grab* dan sebagainya? Pendapatan RM500, RM1,000. Kalau RM500, separuh daripada pendapatan untuk membayar saman.

Dalam isu ini, dalam isu saman ini, denda ataupun had maksimum ini, saya ingin bertanya kepada pihak kerajaan. Yang pertama soalan saya ialah— apakah kerajaan telah melakukan kajian impak terhadap golongan B40 dengan pelaksanaan kenaikan denda had maksimum RM300 kepada RM500?

Soalan yang kedua, saya minta pihak kementerian untuk memberikan apakah garis panduan spesifik untuk budi bicara pihak penguat kuasa JPJ untuk mengenakan kompaun RM300 kepada RM500. Apakah garis panduan spesifik? Seperti contoh, kalau ada kesalahan-kesalahan teknikal kecil yang tidak disengajakan, adakah boleh *pi* sampai had maksimum RM500?

Soalan saya yang ketiga kepada pihak kerajaan dalam isu ini ialah— kerajaan telah melancarkan kempen yang dinamakan *the less you delay, the less you pay*. Maksudnya lebih cepat kita bayar, lebih sedikit jumlah saman yang kita bayar. Kalau ikut kenyataan yang dikeluarkan oleh pihak kementerian, satu hingga 15 hari, jumlah diskaun yang diberikan ialah sebanyak 50 peratus. Kalau sampai kepada 30 hari, kurang kepada 33 peratus. Kalau 30 hari ke dua bulan, dia boleh *pi* sampai naik mahkamah dan kompaun maksimum RM300.

Jadi, dalam soal diskaun, kalau dulu diskaun secara bermusim, pihak JPJ akan umumkan, *"Okey, kali ini kita akan buat diskaun saman 70 percent"*, maka berduyun-duyunlah orang membayar saman. Tapi, kali ini bermula 1 Januari 2026, kerajaan kata siapa bayar cepat saman, dia akan dapat diskaun 50 peratus.

Bagi saya, kempen ini agak tidak adil kepada orang yang kurang berkemampuan, orang yang miskin, orang kampung yang bila disaman RM500, RM300, nak cepat bayar itu tak ada duit. Tunggu *motong* getah, menoreh getah sebulan, kerja jual buah nyiur, kerja menoreh getah, jual padi dan sebagainya, sebulan, dua bulan kumpul duit. Bila ada musim diskaun, barulah *pi* bayar saman.

Tapi, dengan kempen ini, nak kena bayar dalam masa terdekat, paling cepat bayar, maka dia akan dapat diskaun 50 peratus. Jadi, kalau terlepas 15 hari, dia kena bayar lebih tinggi daripada kadar yang dikenakan. Jadi, saya rasa— apakah

penjelasan daripada pihak kementerian? Kempen ini adakah adil kepada golongan B40, orang miskin dan juga orang kampung?

Jadi, Tuan Speaker, saya menyokong keseluruhan *bill* ini kecuali kenaikan kadar had maksimum denda RM300 kepada RM500. Sekian, terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih, Padang Terap. Seterusnya, saya persilakan Yang Berhormat Kapar.

3.09 ptg.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih Yang di-Pertua. *Bismillahirrahmanirrahim.* Terima kasih Yang di-Pertua. Kapar berdiri untuk membahaskan rang undang-undang untuk meminda Akta Pengangkutan Jalan 1987 yang hendak dinamakan Akta Pengangkutan Jalan (Pindaan 2026).

■1510

Secara prinsipnya, bagus usaha kerajaan memodenkan tadbir urus pengangkutan jalan, selaras dengan transformasi digital sektor awam, memperkukuh keselamatan jalan raya dan meningkatkan integriti penguatkuasaan.

Dan saya merujuk kepada empat inti pati RUU ini, memperluas punca kuasa perundangan bagi menyokong pelaksanaan dasar dan inisiatif pendigitalan, perkhidmatan teras JPJ secara menyeluruh, memperkukuh aspek keselamatan jalan raya melalui pengenalan peruntukan khusus bagi kesalahan lumba haram, serta meningkatkan kadar hukum denda minimum bagi kesalahan trafik yang serius.

Ketiga, melumpuhkan kegiatan sindiket jenayah jalan raya terancang seperti tonto dan pemalsuan dokumen kenderaan klon melalui penguatkuasaan kesalahan boleh tangkap dan sitaan tanpa waran.

Keempat, memperkemas kelompongan perundangan atau *loopholes* dalam tadbir urus sedia ada, termasuk mengawal selia ketirisan hasil lesen kenderaan motor mengikut wilayah, sekatan saman rentas sempadan dan akauntabiliti pemilik kenderaan perdagangan.

Soalan saya kepada pihak MOT, untuk mengatasi masalah kelompongan keberkesanan untuk mencapai matlamat RUU ini, pindaan RUU ini, Kapar nak tanya, sudahkah MOT menyelesaikan masalah yang bersifat tindakan silo di antara kementerian-kementerian? Sebab saya apa, merujukkan masalah di Kapar.

Lori yang di, di, diletak di tepi jalan termasuk di, di taman dan sebagainya, JPJ kata dia tak boleh buat apa-apa. PBT kata, dia tak boleh buat apa-apa. Yang akhirnya, masalahnya, jalan itu rosak, orang kena langgar, anak nak pergi sekolah

naik basikal pun selalu jatuh dan sebagainya. Ada yang cedera, bahkan ada pelajar yang meninggal. Jadi, dah duduk kah sekali kesemua kementerian ini supaya ada penyelarasan di pihak kerajaan, bersediakah sepenuhnya sebelum tindakan dibuat kepada rakyat?

Saya merujuk kepada insiden kemalangan jalan raya yang menggemparkan kawasan Kapar dan Klang. Tragedi pemandu mabuk, Jalan Raya Barat, Klang, 29 Mac 2026, Amirul Hafiz Omar, tiga orang anak, penunggang motosikal. Mangsa tercampak ke udara sebelum terjatuh ke atas bumbung sebuah kereta lain dan meninggal dunia di lokasi kejadian. Tragis video viral. Siasatan mendapati suspek memandu laju, memotong beberapa kenderaan dan memasuki laluan bertentangan.

Kemalangan pemandu mabuk lawan arus di persiaran Kota Klang, Mei 2026. Ini juga pemandu didapati positif alkohol. Nahas lori kontena dan kenderaan berat di koridor pelabuhan Klang, Kapar. Kemalangan, kemalangan melibatkan lori dan treler sering berlaku akibat pemanduan melebihi had laju, keletihan pemandu, muatan berlebihan, serta kegagalan sistem brek dan penyelenggaraan. Jadi, ini di antara perkara-perkara yang sangat-sangat menyedihkan.

Yang di-Pertua, bagi keluarga mangsa, hukuman penjara sahaja tidak akan mengembalikan orang yang mereka sayangi. Justeru, saya mencadangkan:

(i) penggantungan lesen seumur hidup bagi kesalahan menyebabkan kematian akibat memandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah.

(ii) pampasan mandatori kepada keluarga mangsa; dan

(iii) memperluaskan operasi pengesanan alkohol dan dadah terutama pada waktu malam dan musim perayaan.

Yang keduanya, mengenai pindaan seksyen 2, 20, 118, digitalisasi. Notis saman ya. Soalan saya, bagaimana kerajaan mengatasi isu jurang digital di kawasan luar bandar dan warga emas yang tiada telefon pintar atau akses Internet stabil menimbulkan masalah ini? Bukan kata di, di apa, di pendalaman jauh, bahkan di Kapar pun ada masanya tak ada akses Internet ini.

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Yang Berhormat.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Pindaan seksyen 42A baharu...

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Yang Berhormat Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Isu mat rempit. Mewujudkan kesalahan khusus bagi...

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Yang Berhormat Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Aktiviti berlumba atau menduga kelajuan di jalan raya. Alasan yang diberi ialah tindakan sukar diambil jika tiada elemen bahaya, nyata atau belum berlaku.

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Yang Berhormat Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Masa sedikit sahaja. Jadi saya...

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Bagi 30 saat.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Berdasarkan kajian dan...

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Boleh sikit, nak tanya.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Statistik penguatkuasaan di Malaysia, golongan yang banyak terlibat dalam aktiviti mat rempit dan lumba haram...

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Kem lain kah itu?

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...15 hingga 18 tahun. Ramai masih di bangku sekolah, yang belum memiliki lesen memandu, ya tapi merempit. 19 hingga 25 tahun, kumpulan terbesar yang terlibat dalam tangkapan dan kemalangan berkaitan rempit ini.

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

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Jadi...

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Kapar, Sik minta laluan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Dua minit saja. Tak boleh, tak boleh. Saya ada banyak ini.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Lain, lain *team* kah? Lain *team* kah ini?

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Bolehlah Kapar.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Ish, takkanlah lain *team* dalam PAS kut. *[Ketawa]*

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Saya ada pengalaman sendiri, melihatkan masa saya menjadi Exco dulu, Kerajaan Selangor. Saya difahamkan oleh pihak keselamatan yang menjadi AJK saya ketika itu. Daripada pukul 2 pagi hingga pukul 5 pagi, pelajar-pelajar sekolah menengah ini berkumpul di Dataran Kemerdekaan, Shah Alam. Mereka ini kadang-kadang datang daripada Banting, daripada Kuala Selangor, daripada— di sekitar Shah Alam. Bila pukul 5, baru dia nak balik, esoknya tak boleh nak pergi ke sekolah.

Jadi sebab itulah, masalah isu rempit ini menjadikan satu perkara yang perlu diberi perhatian. Jadi, saya nak, nak, nak ini lagi ya. Nak tanya lagi kepada kerajaan ya. Masalah rempit ini, kita nak ambil dia punya hukuman itu tadi...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan dia.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Tapi tindakan yang holistik...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker, Speaker.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Sekejap.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Komprehensif dan melibatkan kementerian, kementerian...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan Speaker.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Berkaitan, selain MOT...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker, peraturan Dewan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: KPM, KKM...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Belia dan Sukan, pendidikan, kaunseling dan...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker, peraturan Dewan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Unit Sosial di PBT dan pejabat daerah serta pimpinan masyarakat serta keluarga. Kemudahan aktiviti yang mencukupi...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan, Speaker. Peraturan Dewan.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Dan selaras dengan keperluan fizikal remaja belia terutama lelaki.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Dengan ini. Jadi...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan, Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Kerajaan perlu...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Menyediakan...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Akses kepada...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Bekas Exco, takkan tak faham peraturan Dewan.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Perkara-perkara yang perlu, boleh digunakan untuk remaja-remaja ini ...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker. Peraturan Dewan, Speaker.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Sebelum nak...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...Pastikan.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Peraturan Dewan.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan, Speaker.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Nak bagi saya lebih masa lah? *[Tidak jelas]*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Tak. Ini peraturan Dewan.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Peraturan Dewan.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Tak faham?

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tak faham?

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Minta duduk dulu Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Dah. Saya dah, senyap dia, dia tak jawab pun.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Duduklah dulu. Duduk...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Tak. Peraturan Dewan.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Biar saya bagikan peraturan Dewan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Lepas itu, bagi. Boleh ya lebih masa.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Ya. Peraturan Dewan 36(1)(6). *"...Tidak boleh mengeluarkan sangkaan jahat ke atas siapa-siapa Ahli lain"* ataupun kenyataan-kenyataan yang boleh mengelirukan Dewan.

Speaker, saya dengar tadi Yang Berhormat Kapar yang merupakan bekas Exco menyatakan bahawa pelajar-pelajar sekolah adalah pelajar-pelajar yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan merempit sebelum pergi ke sekolah, tak dapat pergi ke sekolah. Saya rasa kenyataan oleh Yang Berhormat Kapar ini adalah sesuatu kenyataan yang tidak betul. Janganlah kita buat tuduhan terhadap pelajar-pelajar sekolah. Ini Ahli Parlimen Kapar, Ahli Parlimen ini.

Adakah kita ingin membuat satu kenyataan yang tak berasas terhadap pelajar-pelajar sekolah kita? Jadi, saya minta Ahli Parlimen Kapar untuk menarik balik kenyataan yang sungguh tidak bertanggungjawab. Satu kenyataan yang tidak bertanggungjawab terhadap pelajar-pelajar sekolah. Adakah dia menuduh semua pelajar-pelajar sekolah kita menjadi mat rempit? Pertanyaan saya dan saya minta dia tarik balik kenyataan itu, yang tidak bertanggungjawab.

Saya sungguh kecewa dengan pembangkang lah ini, yang mengeluarkan kenyataan terhadap pelajar-pelajar sekolah kita. Ini karenah pembangkang. Saya minta Yang Berhormat Kapar tarik balik kenyataan itu. Terima kasih.

Seorang Ahli: Tarik. *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Sila Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih kepada Speaker. Saya rasa Speaker dengar itu apa yang saya sebut tadi. Saya mengatakan pengalaman saya selaku Exco Kerajaan Selangor ketika itu. Berbelas tahun yang lepas di mana...

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: ...PDRM ini, ahli jawatankuasa saya.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker, biarlah pelajar-pelajar...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey. Nanti, nanti.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: ...Dan ibu bapa di Johor dengar kenyataan oleh pembangkang ini. *[Dewan riuh]*

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Itu tak ada kena-mengena dengan Johor ya.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey. Okey.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Biar orang-orang Johor dengar.

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Jelutong dah mengarut itu, Jelutong.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Biar orang Johor dengar... *[Pembesar suara dimatikan]*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey. Boleh gulung. Boleh tutup, Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih. Speaker.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Masa jadi pembangkang dah menyalahkan pelajar. *[Pembesar suara dimatikan]*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey, Kapar. Teruskan.

Seorang Ahli: 36(6).

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Speaker, Jelutong ini yang bersangkaan jahat kepada saya.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Ya.

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

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Saya hanya mengatakan pengalaman saya dan bukan menuduh pelajar.

■1520

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Speaker, saya pertahankan pelajar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Kita hendak... *[Pembesar suara dimatikan].*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey, okey, okey.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tak boleh menuduh pelajar-pelajar kita.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Minta duduk dulu, minta duduk dulu sekejap, okey. Saya minta gulung dengan segera.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Speaker, saya kena bersihkan apa yang disebutkan oleh Jelutong. Saya tidak mengatakan sekarang, saya mengatakan yang saya telah lakukan...

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Tak apa, tak apa. 36(6).

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Tidak, tidak Speaker, kita dengar tadi Speaker.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Pada berbelas tahun yang lepas. Tak ada menuduh pelajar sekarang ini.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Beliau tidak menyatakan begitu. Ini adalah kenyataan yang... *[Pembesar suara dimatikan]*

Seorang Ahli: Jelutong jahat, mental. Mental. Jelutong ni mental.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Okey, habis dah Kapar? Selesai ya?

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Okey. *Last*-lah Speaker. Sebab saya diganggu tadi.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Saya ingat Kapar, saya ingat dah selesai dah. Masa dah tamat.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Okey. Saya rumuskan. Okey, isu tonto itu pun ancaman kepada kedaulatan undang-undang, Tuan Speaker. Saya menyambut baik cadangan mewujudkan seksyen 110B bagi menangani kegiatan sindiket tonto

yang menghalang, mengekori atau membocorkan maklumat operasi penguatkuasaan kepada pihak ketiga.

Dan kegiatan tonto bukan sekadar kesalahan biasa, ia menggagalkan operasi JPJ dan PDRM. Melindungi kenderaan yang melanggar undang-undang, mendedahkan pegawai penguat kuasa kepada ancaman keselamatan dan menyebabkan negara kehilangan hasil serta keyakinan rakyat terhadap sistem penguatkuasaan.

Persoalan kepada Menteri, apakah hukuman khusus yang dicadangkan di bawah 110B? Adakah hukuman lebih berat dikenakan kepada individu yang menerima habuan atau penjawat awam yang membocorkan maklumat operasi? Adakah kerajaan bercadang menggunakan teknologi digital dan risikan data bagi mengesan rangkaian tonto secara lebih berkesan? Dan tonto sebenarnya adalah bentuk sabotaj terhadap penguatkuasaan negara, mereka membantu pesalah jalan raya terus beroperasi dan membahayakan pengguna jalan raya.

Dan saya seperti yang disebut oleh Padang Terap dan juga sahabat-sahabat saya yang lain, saya menyokong RUU ini, kecuali tadi kerana keadaan kita semasa dan kita ini sebagai yang sepatutnya kita diperhatikan, maka tidak sesuai dinaikkan hukuman denda itu. Dah ada hukuman, bukan tak ada hukuman, dah ada, jangan naikkan saja. Itu saja. Terima kasih, Speaker.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih, Kapar. Seterusnya, saya persilakan YB Kota Belud. Silakan.

3.23 ptg.

Puan Isnaraissah Munirah binti Majilis @ Fakharudy [Kota Belud]: *Bismillahirrahmanirrahim.* Tuan Yang di-Pertua, saya terus menyentuh mengenai fasal 8 yang memasukkan seksyen 16(1D) dan (1F) baharu.

Secara teknikalnya saya faham bahawa fasal ini memberikan kuasa kepada pihak kementerian untuk mengisytiharkan zon pendaftaran tertentu bagi mengawal selia fi lesen kenderaan mengikut kawasan penggunaan. Walaupun ia belum dilaksanakan secara serta-merta, peruntukan undang-undang ini mewujudkan satu instrumen yang boleh mengubah struktur tarif cukai jalan pada masa hadapan.

Mengambil kira realiti jaringan jalan raya di Sabah yang masih jauh ketinggalan dan memerlukan penambahbaikan menyeluruh, saya mohon jaminan dasar yang jelas daripada Yang Berhormat Menteri di bawah subseksyen (1H). Bolehkah kementerian memberi jaminan bahawa kuasa pengisytiharan kawasan ini

tidak akan sekali-kali digunakan untuk menaikkan atau menyelaraskan tarif cukai jalan Sabah mengikut kadar Semenanjung.

Dan kenderaan utiliti luar bandar kami akan terus dilindungi daripada implikasi jenayah subseksyen (1F) yang memperuntukkan hukuman tegar penjara sehingga lima tahun ini.

Seterusnya saya ingin menyentuh fasal 30 yang memasukkan seksyen 110B baharu mengenai kesalahan halangan, serangan dan penyebaran maklumat. Di bawah seksyen 110B(1)(c) *"Mana-mana orang yang menyebarkan maklumat mengenai apa-apa aktiviti pegawai polis atau pegawai pengangkutan jalan JPJ semasa menjalankan tugas. Melakukan suatu kesalahan yang boleh didenda sehingga RM50,000 atau penjara sehingga lima tahun."*

Jadi, saya ingin mohon penjelasan yang tuntas daripada kementerian. Adakah peruntukan ini bermaksud tindakan rakyat menghantar mesej contoh, dalam kumpulan *WhatsApp* komuniti lah sebagai contoh untuk memaklumkan adanya sekatan jalan raya *roadblock* ataupun perkongsian dalam aplikasi seperti Waze diwartakan sebagai satu tindakan jenayah.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, fasal 33 pindaan seksyen 118, membolehkan penyampaian notis saman atau kesalahan dibuat dalam bentuk mesej elektronik. Malah subseksyen (5) menyatakan notis itu disifatkan telah mutlak disampaikan sebaik sahaja ia memasuki sistem memproses maklumat yang didaftarkan.

Saya memahami keperluan ini, namun saya agar khuatir dengan rangkap ayat disifatkan telah disampaikan. Bagi saya ini amat berbahaya jika diguna pakai di Sabah. Setakat 2026 ini, kami di Sabah masih lagi bergelut dengan isu kualiti perkhidmatan Internet dan kawasan titik buta Internet di kawasan pendalaman.

Bagaimana sekiranya notis elektronik masuk ke sistem, tetapi rakyat di kampung-kampung langsung tidak menerima maklumat kerana tiada liputan Internet? Tiba-tiba apabila mereka pula mahu *renew road tax*, mereka dapati mereka telah disenaraihitamkan atau disaman kerana gagal menjawab notis yang mereka sendiri tidak pernah tengok. Pendigitalan sepatutnya memudahkan rakyat, bukan memerangkap.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin sentuh mengenai peningkatan denda daripada RM300 kepada RM500 untuk kesalahan am, had laju dan tanda isyarat. Walaupun matlamatnya adalah pencegahan, adakah kementerian mempunyai data sokongan yang membuktikan bahawa menaikkan denda kewangan secara *flat rate*

berkesan mengurangkan kadar kemalangan berbanding penguatkuasaan komprehensif sistem mata merit KEJARA.

Saya berpandangan apabila kita menggantung atau membatalkan lesen memandu berdasarkan akumulasi mata merit, kita memberikan impak psikologi yang sama rata kepada semua pemandu, tidak kiralah kedudukan biarpun mereka kaya ataupun miskin. Langkah ini bukan saja lebih adil dari sudut keadilan sosial, malah ia menyokong matlamat jangka panjang JPJ untuk melahirkan ekosistem pemanduan yang berdisiplin, berhemah dan benar-benar menghormati undang-undang jalan raya.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin tanya, kalau denda untuk kesalahan am untuk rakyat kita naikkan, mengapa kita tidak pinda dan naikkan denda kompaun ke atas lori-lori yang membawa lebih muatan? Kenapa kita tidak masukkan sekali pindaan untuk menaikkan denda maksimum terhadap lori-lori yang lebih muatan di bawah seksyen 63?

Di Sabah, saya boleh sebut di Kota Belud, antara punca yang menyebabkan kerosakan teruk jalan-jalan di Sabah adalah lori-lori yang membawa lebih muatan. Kerajaan Persekutuan dan kerajaan negeri telah membelanjakan jutaan Ringgit untuk membina jalan-jalan di Sabah tetapi lihat sahaja apa yang berlaku.

Satu lagi, kita minta seksyen 117 mengenai pemeriksaan alat penimbang daripada enam bulan kepada 12 bulan. Tetapi apa gunanya kita pinda tempoh kalibrasi penimbang, kalau fizikal alat penimbang itu sendiri dilihat tidak mencukupi di jalan-jalan utama di Sabah? Saya minta JPJ Sabah untuk fokus juga kepada lori lebih muatan ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin sentuh mengenai kesesakan jalan raya walaupun perkara ini tidak secara langsung terkait dalam RUU ini, iaitu satu isu yang kita kena faham, kesesakan lalu lintas yang teruk khususnya di Sabah, terutamanya di bandar dan di pekan Sabah bukanlah disebabkan oleh sikap pemandu semata-mata. Tetapi ia nya berakar umbi daripada masalah perancangan bandar iaitu *town planning* yang sangat tidak teratur.

Saya ambil contoh laluan utama Sepanggar, di sanalah UMS, di sanalah KKIP, di sanalah ditempatkan pusat pentadbiran, di sanalah UiTM. Semua benda yang menjadi tumpuan trafik ribuan kenderaan disumbat dan ditempatkan di satu kawasan yang sama. Akhirnya jalan raya menjadi tin sardin setiap hari dan akhirnya jalan raya kita sangat sesak.

Saya minta Kementerian Pengangkutan diberikan peranan dari bukan sahaja sudut penguasaan undang-undang trafik, tetapi bekerjasama dengan kerajaan-kerajaan negeri untuk buat *integrated town planning* yang betul dan perkara ini haruslah dibuat daripada awal *planning*. Selagi perancangan bandar kita tidak diubah, selagi itulah isu kesesakan ini tidak akan ada penghujungnya.

Sebelum saya mengakhiri perbahasan saya pada hari ini, ada satu perkara yang perlu kita semua faham iaitu agenda besar untuk kita melahirkan pemandu yang berhemah, berdisiplin dan mematuhi undang-undang jalan raya ini bukanlah tanggungjawab yang harus dipikul oleh JPJ semata-mata.

■1530

Ini adalah isu nasional yang menuntut pendekatan merentas kementerian. Begitu juga dengan institusi memandu. Rantaian ekosistem pemanduan ini sebenarnya bermula daripada sekolah dan institusi memandu itu sendiri.

Memandangkan fasal 20 iaitu pindaan seksyen 66 dalam RUU ini memberi kuasa kepada Menteri untuk mengawal selia penubuhan, permit dan juga latihan di sekolah memandu, saya mendesak agar ruang ini digunakan untuk memperkasakan sepenuhnya peranan institusi-institusi tersebut.

Di sinilah segalanya bermula. Institusi memandu tidak boleh dijadikan sebagai sekadar fungsi untuk ya– kita kasi cetak lesen memandu kepada rakyat ataupun melatih calon untuk supaya dia lulus ujian memandu tetapi mereka adalah— institusi ini adalah madrasah pertama yang membentuk psikologi, etika dan juga nilai moral pemandu.

Kalau kurikulum latihan pemanduan ini perlu dinilai semula supaya ia nya lebih holistik, menekankan aspek sivik dan saya rasa Tuan Yang di-Pertua, inilah yang paling penting dalam kita mengadakan satu jalan raya dan juga peraturan yang selamat iaitu kesedaran sivik.

Jika acuan pertama di institusi memandu ini sudah kukuh maka beban penguatkuasaan dan kos denda yang terpaksa kita gubal hari ini pun dapat dikurangkan pada masa hadapan. Itu sahaja Tuan Yang di-Pertua. Sekian, terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih YB Kota Belud. Seterusnya, saya persilakan YB Rantau Panjang. Silakan, lapan minit.

3.31 ptg.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terlebih dahulu saya mewakili ahli— bagi pihak Ahli Parlimen Sungai Petani ingin mengalu-alukan kedatangan pemimpin-pemimpin pelajar Sekolah Menengah Kebangsaan Bakar Arang dari kawasan Parlimen Sungai Petani, *[Tepuk]* Selamat datang ke Parlimen.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana turut memberi peluang kepada saya untuk membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Dan di antara fokus pindaan ini ialah untuk memberi kompaun daripada RM300 kepada RM500 bagi pelbagai kesalahan jalan raya.

Saya mencadangkan supaya budi bicara diambil kira terutama kepada golongan rakyat yang berpendapatan rendah seperti pekerja Grab, e-hailing dan sebagainya. Jadi perkara ini harus dipertimbangkan dan kita tidak setuju kesalahan yang tidak disengajakan sehingga memberi kesan yang besar terutama dalam keadaan ekonomi yang sangat mencabar masa ini.

Saya ingin penjelasan juga, apakah pindaan-pindaan yang telah dilaksanakan, dinyatakan dalam pindaan ini akan menyelesaikan masalah sebenar punca kemalangan maut yang berlaku di jalan raya? Saya ingin menyentuh berkaitan dengan isu kematian Allahyarham Anisah, pegawai kastam yang bertugas di Pejabat Kastam Rantau Panjang, yang mana berlaku sejak 2016 lagi.

Sampai hari ini tidak ada tindakan pendakwaan yang dibuat. Ini adalah satu perkara yang sangat merugikan negara kerana pelanggaran tonto terhadap— terutama anggota penguat kuasa yang sedang bertugas ini adalah satu pelanggaran terhadap undang-undang negara, kedaulatan negara.

Jadi, apakah keadilan terhadap arwah Anisah ini, sampai hari ini tidak didakwa pelakunya? Dan apakah SOP yang telah dikuatkuasakan untuk memastikan supaya keselamatan anggota kita? Banyak kes-kes yang kita telah dengar terutama anggota penguat kuasa di sempadan. Jadi, sejauh mana penyeludupan rentas sempadan ini dikawal termasuk juga isu rasuah, pembocoran maklumat yang mengancam kepada anggota penguat kuasa kita? Jadi, saya ingin tindakan tegas diambil supaya kes seumpama ini tidak berulang lagi dalam negara kita.

Saya ingin penjelasan juga berkenaan dengan kenderaan asing yang masuk di sempadan, terutama Malaysia–Thai yang mana mengancam terutama kenderaan-kenderaan yang beroperasi mengambil penumpang-penumpang daripada negara

kita dan juga masuk ke negara kita menjejaskan pendapatan terutama pemandu-pemandu teksi di sempadan.

Jadi, saya ingin tahu sejauh mana, berapakah jumlah kenderaan asing yang beroperasi dalam Malaysia yang menimbulkan ancaman kepada penguatkuasaan dan keselamatan negara? Adakah kenderaan asing yang masuk tanpa permit ICP ini yang mana ada yang tamat tempoh ini telah dikenal pasti dan berapakah jumlah mereka yang telah dikenal pasti? Dan berapa jumlah kenderaan asing yang tidak bayar saman?

Ada kes kenderaan asing yang melanggar ataupun berlaku kemalangan tapi mereka tidak dapat dikesan kerana mereka terus apa ke negara jiran dan sebagainya. Jadi kesannya sangat besar kepada penduduk tempatan. Jadi, apakah usaha pihak kerajaan terutama menyekat kenderaan-kenderaan asing yang mereka mempunyai saman tertunggak tapi mereka tidak membayar saman sehingga akhirnya kesan kepada negara kita?

Dan apakah usaha yang telah dibuat untuk mengukuhkan kerjasama penguatkuasaan antara Malaysia dan Thailand dalam isu-isu yang berkaitan dengan kenderaan ini? Dan berapakah jumlah kehadiran asing yang telah diperiksa setakat ini? Berapakah kutipan saman yang telah dikenal pasti dan apa impak kepada ekonomi hasil daripada kemasukan yang semakin ramai dalam negara kita ini?

Jadi saya ingin tahu apakah usaha yang telah dibuat dan kita tidak mahu berlakunya rasuah ataupun penyalahgunaan kuasa sehingga menyebabkan dengan mudah kenderaan asing masuk dalam negara kita? Sejauh mana usaha ini ditangani?

Isu yang seterusnya ialah saya ingin penjelasan iaitu dalam pindaan ini kita tidak nampak satu perkataan-perkataan pampasan kepada mangsa terutama yang berkaitan dengan kemalangan maut akibat daripada pemandu mabuk. Jadi, seharusnya saya kira isu ini banyak disentuh oleh rakan-rakan yang lain.

Sepatutnya dalam pindaan yang ini dibuat memfokuskan menangani isu pemandu mabuk yang kita telah tahu bagaimana, berapa ramai dah yang meninggal dunia yang mana isteri kehilangan suami, anak kehilangan ayah, ibu bapa kehilangan tempat pencari nafkah, punca rezeki keluarga kerana akibat dilanggar oleh pemandu mabuk.

Jadi, kenapa dalam pindaan ini, walaupun sebelum ini sudah ada pindaan tahun 2020 berkaitan dengan pindaan dengan pemandu mabuk tapi tidak memadai. Seharusnya dalam pindaan ini diambil kesempatan untuk menambahkan lagi

hukuman yang berat kepada pemandu mabuk sebagaimana yang pernah disebut dan dijanjikan oleh Yang Berhormat Menteri sebelum ini. Nyawa rakyat lebih berharga daripada hasil kompaun yang didapati oleh kerajaan.

Jadi saya ingin penjelasan supaya kenapa perkara ini tidak disegerakan seolah-olah kerajaan tidak serius dalam menangani isu pemandu mabuk di Malaysia. Jadi, ini adalah satu ancaman kepada nyawa rakyat. Jadi saya ingin mencadangkan kepada kerajaan supaya di peringkat Jawatankuasa nanti dipertimbangkan beberapa pindaan tambahan. Di mana, mana-mana individu yang memandu di bawah pengaruh alkohol ataupun dadah sehingga menyebabkan kematian hendaklah dikenakan hukuman yang setara dengan kesalahan jenayah berat terhadap nyawa manusia.

Begitu juga yang kedua, saya mencadangkan lesen memandu dibatalkan secara kekal bagi pesalah yang menyebabkan kematian, yang memandu di bawah pengaruh alkohol. Pesalah hendaklah diwajibkan membayar pampasan kepada keluarga mangsa. Hari ini keluarga mangsa tak dapat apa-apa. Tidak ada satu pun dalam klausa, dalam fasal, dalam pindaan ini ia menyebutkan pampasan yang perlu diberi kepada keluarga mangsa terutama yang melibatkan pemandu mabuk.

Dan perlu kepada dana khas diwujudkan untuk membantu waris mangsa yang kemalangan maut. Dan saya mencadangkan supaya pampasan ataupun denda yang dikenakan 50 peratus sekurang-kurangnya denda yang dikenakan kepada pemandu mabuk— ini diberi juga kepada keluarga mangsa yang kehilangan tempat bergantung.

Dan saya ingin tahu juga berkenaan dengan pesalah berulang yang hendaklah apa usaha untuk memastikan supaya kes-kes yang menyebabkan pesalah berulang ini supaya tidak apa terlepas pandang? Dan sejauh mana usaha untuk memasukkan pesalah— nama-nama pesalah berulang ini dalam pangkalan data nasional yang boleh dipantau oleh semua agensi penguat kuasa? Rakyat menuntut perlindungan yang lebih tegas terutama akibat kemalangan yang disebabkan oleh pemandu mabuk ini.

Jadi sekali lagi saya ingin menegaskan bahawa kita bersetuju dengan keperluan pendigitalan. Kita bersetuju juga untuk membanteras mat rempit. Kita bersetuju untuk membanteras tonto dengan sehabis-habisnya. Kita menuntut supaya isu pemandu mabuk ini ditangani dengan hukuman yang lebih berat.

■1540

Nyawa rakyat lebih mahal daripada nilai kompaun. Undang-undang mestilah melindungi nyawa rakyat. Bukan setakat hanya meningkatkan nilai kompaun. Kita mengharapkan supaya perkara ini diberi perhatian oleh kerajaan dengan serius. Sekian, terima kasih.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih Yang Berhormat Rantau Panjang. Seterusnya saya persilakan Yang Berhormat Jerai.

3.40 ptg.

Tuan Sabri bin Azit [Jerai]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua yang memberi masa, ruang dan peluang untuk saya bahaskan RUU Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 pada petang ini.

Saya ingin menyentuh tentang punca kuasa perundangan pendigitalan JPJ secara menyeluruh. Dahulu usaha menyaman perlu tanda tangan dan melalui surat saman yang sampai kepada orang yang kena saman. Tetapi seksyen 2(20) dan 1(18) mesej elektronik sistem maklumat memberi kuasa kepada JPJ dengan menghantar terus saman secara elektronik sama ada dalam bentuk *WhatsApp* atau mesej dalam aplikasi pengguna atau orang yang kena saman.

Saya setuju, pertamanya proses maklumat yang pantas dalam menghantar saman kepada orang yang kena saman. Namun begitu, contohnya di Parlimen saya, Jerai dapat kelompongan kawasan yang akses jaringan Internetnya sangat lemah. Bagi warga emas yang tidak menggunakan telefon menimbulkan masalah. Saman pula secara keseluruhannya telah dinaikkan sebanyak RM500.

Oleh itu, satu mekanisme memudahkan kawasan-kawasan seperti ini yang terdapat di seluruh negara dapat dipermudahkan proses hantaran saman sehingga tidak tercetus polemik yang berpanjangan dan menjadi mangsa tunggakan saman ribuan Ringgit ini, golongan di pedalaman dengan pendapatan harian cukup makan.

Seterusnya, seksyen 42A baharu mewujudkan kesalahan bagi aktiviti berlumba atau menduga kelajuan di jalan raya. Pada seksyen 42, hanya dikhususkan pemanduan berbahaya. Dengan pengkhususan takrif aktiviti berlumba atau menduga kelajuan, sekiranya didapati bersalah hukuman yang bakal diluluskan di Parlimen ini mempunyai dua hukuman.

Pertama kali terlibat, didenda hingga RM2,000 hingga RM10,000 atau penjara hingga dua tahun dan keduanya jika terlibat kali kedua, berulang, dendanya RM5,000 hingga RM20,000. Kenaikan denda terhadap aktiviti yang ditakrifkan

dengan lebih spesifik. Aktiviti berlumba atau menduga kelajuan di jalan raya. Saya pada saat ini menyokong atas sebab kematian mudah sesama sendiri dan kadang-kadang membawa konotasi buruk dengan istilah mat rempit dan samseng jalan raya.

Masyarakat pengguna jalan raya melihat gejala ini dengan penuh kerisauan dan kebimbangan apabila mereka memenuhi jalan raya dengan berbagai gelagat bahaya tanpa menghiraukan pengguna lain. Alternatifnya ialah peluasan tempat yang dibenarkan untuk mereka melepaskan minat permotoran di negara ini perlu menjadi inisiatif kerajaan.

Sekiranya kita tidak dapat menyediakan penyelesaian alternatif, lambakan orang muda dengan saman aktiviti yang bertambah dan menjadi masalah kepada bukan sahaja ekonomi malah merentas politik kepada kerajaan semasa. Seksyen 32(3) memandu semasa hilang kelayakan yang membawa hukuman penjara maksimum tiga tahun dan denda minimum RM3,000 hingga maksimum RM10,000 bagi menyelaraskan hukuman seksyen 38(4) kesalahan memandu semasa lesen dibatalkan.

Jika sabit kesalahan di bawah seksyen ini, mahkamah tiada peluang untuk memberi hukuman di bawah RM3,000 sekalipun tiada hukuman penjara. Jika termasuk dipenjara, yang dipinda dari satu tahun ke maksimum tiga tahun, pesalah akan melalui tempoh yang panjang semata-mata menggunakan kenderaan dengan lesen memandu yang digantung.

Saya pada asasnya bersetuju kerana lesen digantung atas sebab munasabah. Namun budi bicara mahkamah perlu ke atas pesalah yang terpaksa menggunakan kenderaan dengan sebab yang kukuh seperti membawa keluarga ke hospital dan sebagainya. Perlu ada pertimbangan di mahkamah. Saya juga merasakan seksyen ini mempunyai kesan besar kepada golongan miskin kerana tidak mampu membayar denda kecuali diperintahkan menjalani hukuman penjara dalam tempoh yang tertentu.

Namun punca kuasa yang membolehkan pemandu tanpa lesen yang digantung dihukum sedemikian diperlukan bagi memberi pengajaran kekal akibat pelanggaran undang-undang sebelum ini. Antaranya kemalangan maut dan memandu di bawah pengaruh alkohol. Seksyen 52(2) *e-police reporting.* Seksyen ini diharap dapat mempercepatkan laporan polis berhubung kes kemalangan.

Sebelum ini mereka yang terlibat dalam kemalangan perlu membuat aduan polis dalam masa 24 jam. Langkah ini akan mempercepatkan laporan kemalangan dari segi masa dan kos. Sudah pasti semua kemasukan data peribadi dalam laporan

berasaskan jaringan internet ini dapat dipastikan tidak bocor kepada pihak yang tidak bertanggungjawab. Kita bimbang dengan data peribadi yang dimasukkan dalam membuat laporan dieksploitasi oleh pihak berkepentingan demi keuntungan secara tidak sah.

Tuan Yang di-Pertua, kenaikan saman hingga RM500 dalam pindaan yang melibatkan seksyen 14, 15, 26, 40, 59, 66A, 72, 76A, 79 dan 120. Kedengaran rakyat di bawah paras kemiskinan yang mempunyai kenderaan, merungut atas kesalahan jalan raya. Dahulu RM300 cukup membebankan. Kini ditam bah pula dengan kenaikan seperti yang akan diluluskan. Saya nampak keadaan ini akan membebankan rakyat jika tidak pun menambahkan hasil kerajaan.

Bagi golongan berada, pelanggaran undang-undang seperti ini amat mudah diselesaikan. Namun bagi yang kurang mampu dengan beban kos kehidupan yang tinggi perlukan kos minyak dalam perjalanan yang jauh sudah tentu kelalaian akan berlaku tanpa disedari. Automatik mereka akan dikenakan denda RM500. Bukan lagi RM300. Sudah pasti rakyat berpendapatan rendah akan cukup terkesan. Mohon pihak kementerian dapat mempertimbangkan semula saman tersebut bagi menghilangkan keresahan rakyat semasa di jalan raya.

Seterusnya Tuan Yang di-Pertua, kemalangan yang berlaku bukan sahaja melibatkan kecuaian pengguna lalu lintas. Malah tanggungjawab kerajaan juga amat diperlukan bagi memastikan kemalangan berulang dapat dikurangkan. Contohnya, kemalangan maut meragut 15 orang pelajar UPSI di Jalan Raya Timur–Barat (JRTB) berhampiran Tasik Banding.

Selepas siasatan tindakan terhadap pemandu dan syarikat bas berkenaan telah diambil dengan tegasnya. Selepas kejadian tersebut saya yang melalui jalan tersebut dan mengucapkan terima kasih kepada pihak berkenaan kerana telah memasang lampu jalan di tempat selekoh berbahaya di sepanjang jalan.

Hal ini membuktikan peranan pihak berwajib amat diperlukan bagi membaik pulih jalan dengan infrastrukturnya yang selamat. Saya berharap pihak kerajaan dapat melihat insiden kemalangan yang dahsyat ini dengan mempertingkatkan infranya seperti pemasang lampu dan sebagainya. Terutama dalam cuaca buruk seperti hujan pada waktu malam menambahkan lagi pemanduan dalam keadaan bahaya.

Statistik kemalangan contohnya di JRTB pada tahun 2025, 32 kematian, 13 peratus faktor daripadanya adalah kegagalan infrastruktur dan keadaan jalan raya.

Untuk akhirnya, sekali lagilah, Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong dengan bersyarat RM500 itu dikurangkan. Sekian.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih Yang Berhormat Jerai. Seterusnya saya persilakan Yang Berhormat Bukit Gelugor. Silakan.

3.48 ptg.

Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]: Terima kasih, Tuan Speaker kerana memberi saya peluang untuk membahas akta yang penting ini ataupun RUU Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 di mana kami telah melihat bahawa terdapat beberapa peruntukan yang progresif yang kami menyokong terutamanya yang telah pun kami mendengar.

Banyak yang telah pun berhujah berkenaan dengan seksyen baru 42A iaitu berkenaan dengan perlumbaan ataupun mat rempit ataupun masalah mat rempit. Di mana 42A itu menyebut antara lain mana-mana orang yang berlumba di jalan melibatkan dua atau lebih kenderaan bermotor, melakukan satu kesalahan apabila disabitkan boleh didenda tidak kurang daripada RM2,000 dan tidak lebih daripada RM10,000. RM2,000 sehingga RM10,000 atau dipenjarakan selama tempoh tidak melebihi dua tahun atau kedua-duanya dan seterusnya.

■1550

Datuk Speaker, dalam satu operasi trafik di Kuala Lumpur pada bulan Mac tahun ini, pihak polis telah pun mendapati bahawa, majoriti pelumba haram ataupun mat rempit ini terdiri daripada golongan remaja, dengan kumpulan terbesar berumur antara 15 hingga 21 tahun. Kalau kita lihat dari aspek sosial, gejala mat rempit ini mempunyai elemen-elemen ataupun isu disiplin dan masalah sosial.

Pendekatan semasa yang menekankan peningkatan denda pada pendapat saya, mungkin dalam keadaan tersebut mungkin kurang berkesan, memandangkan golongan ini kebanyakannya tidak mempunyai kemampuan kewangan untuk membayar denda yang tinggi, dan langkah memenjarakan mat rempit ini tidak akan *[Tidak jelas]* atau mungkin tidak akan memulihkan mereka. Lebih-lebih lagi, kita tahu seperti yang telah pun diuar-uarkan secara umum dan luas masalah kesesakan penjara di Malaysia semakin meruncing.

Tuan Speaker, satu kajian yang ditaja oleh Universiti Malaya yang melibatkan 2,022 responden dalam kalangan mat rempit, mendapati bahawa faktor seperti keinginan, mencari pengalaman, prestij, keseronokan, kepuasan diri,

kecenderungan, meremehkan risiko, serta pengaruh rakan sebaya, merupakan pendorong utama kepada aktiviti lumba haram ini.

Kajian tersebut juga, menunjukkan tahap kecenderungan untuk mendapatkan bantuan adalah sangat rendah iaitu di mana lebih kurang 77.9 peratus ataupun dengan izin *77.9 percent respondent* menyatakan bahawa mereka lebih mencenderung menyelesaikan masalah sendiri dan 75.5 beranggapan bahawa lumba haram ini, bukannya satu isu besar atau bukannya satu masalah.

Selain itu, dapatan kajian turut menunjukkan bahawa peranan ibu bapa khususnya dari segi ketegasan mempunyai kaitan dengan kecenderungan untuk mat rempit mendapatkan bantuan.

Sehubungan itu, soalan yang timbul adalah, adakah Kementerian Pengangkutan bercadang untuk mengkaji semula pendekatan sedia ada yang terlalu tertumpu kepada hukuman dan beralih kepada strategi yang lebih menyeluruh, termasuk intervensi berasaskan keluarga, pendidikan serta program pencegahan bersasar kepada faktor-faktor sosial dan psikologi yang telah pun dikenal pasti, seperti yang telah pun saya menghuraikan tadi? Apakah langkah konkrit yang akan diambil untuk memastikan usaha membanteras gejala mat rempit ini lebih berkesan dan mampan dalam jangka panjang?

Keduanya Tuan Speaker, adalah isu berkenaan dengan *drink driving* ataupun pemanduan di bawah *influence* dadah ataupun pemandu mabuk. Secara umumnya, kita boleh lihat bahawa terdapat satu kecenderungan sekarang untuk menyiasat kes-kes sebegini di bawah Kanun Keseksaan. iaitu khususnya di bawah kesalahan bunuh. Dan ini merupakan satu kecenderungan yang baru.

Secara biasanya sebelum ini, kes-kes sebegini telah pun dituduh di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987. Terdapat banyak ataupun beberapa peruntukan yang kena mengena dengan isu ini seperti di seksyen 41(1), 42(1), 43 subseksyen 1, 44 subseksyen (1), 45 subseksyen (1), 45A, B dan C. Kesemua peruntukan-peruntukan ini di bawah RTA tersebut, adalah berkenaan dengan pembawaan kereta ataupun kenderaan di bawah *influence of drug* ataupun *intoxication of alcohol,* dengan izin Tuan Speaker.

Dalam keadaan tersebut, isu kalau kes-kes seperti ini akan terus disiasat di bawah Kanun Keseksaan, maka mungkin terdapat ataupun sudah tentunya akan terdapat masalah untuk membuktikan kes oleh kerana elemen niat yang diperlukan di bawah Kanun Keseksaan itu mungkin tidak ada dalam kes-kes sebegini.

Jadi dalam keadaan tersebut, adakah kementerian bercadang ataupun berniat untuk menambah, ataupun memberatkan lagi hukuman-hukuman di bawah *Road Transport Act* ini supaya ia nya dapat digunakan untuk kes-kes seperti ini? Yang saya memang menerima adalah kes-kes yang amat serius dan perlu dicegah di masa depan.

Terakhirnya Tuan Speaker, saya menyambut dengan baik seksyen baru, iaitu di bawah 110B akta ni di bawah RUU ini yang adalah kena-mengena dengan kes-kes tonto yang sudah lamanya, merupakan satu gejala ataupun satu masalah yang amat serius yang di jalan raya kami.

Saya ingin menarik perhatian Dewan ini, kepada satu kes di dalam tahun 2016, di mana seorang pegawai kanan wanita, Jabatan Kastam Diraja Malaysia, yang masuk koma selepas kenderaan yang dinaiki beliau bersama dua rakannya dirempuh oleh tonto di Kampung Banggol Chicha, Pasir Mas dan beliau telah pun meninggal dunia. Nama dia, Anisa Ali yang berumur 54 tahun pada masa tersebut.

Dan laporan awal, telah pun mendapati bahawa mangsa bersama dua rakan sekerja lelaki sedang bertugas, dan pada masa sama sebuah kenderaan dinaiki tonto bertindak menghimpit dan merempuh belakang kenderaan mereka yang menyebabkannya terbabas dan melanggar pokok dalam kejadian berlaku pada lebih kurang 1.20 pagi pada tarikh tersebut.

Dalam keadaan tersebut, memandangkan peruntukan baru di bawah seksyen 110B ini, yang melibatkan kes-kes tonto ini. Walaupun untuk kes-kes pendakwaan, saya sedar dan menerima bahawa ini adalah juga di bawah—dilingkungi oleh KDN ataupun Kementerian Dalam Negeri. Tetapi saya ingin bertanya kepada Kementerian Pengangkutan sama ada kes itu juga akan disiasat di bawah seksyen baru iaitu di bawah seksyen 110B.

Dengan itu, itu saja Tuan Speaker. Saya sekali lagi, mengucapkan terima kasih kerana memberi saya peluang ini. *Thank you.*

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih Bukit Gelugor. Seterusnya saya persilakan Yang Berhormat Kuala Krai. Silakan.

3.58 ptg.

Tuan Haji Abdul Latiff bin Abdul Rahman [Kuala Krai]: *Bismillahirrahmanirrahim.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan kesempatan kepada saya untuk turut sama dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026.

Tuan Yang di-Pertua, apabila saya meneliti naskhah RUU Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026, yang kita sedang bahaskan ini, saya melihat satu corak pemikiran yang sangat tipikal tetapi agak berbahaya iaitu pemikiran yang menganggap bahawa semua masalah sosial di jalan raya boleh diselesaikan dengan hanya satu kaedah mudah iaitu naikkan denda, penjarakan rakyat, selesai masalah.

Apakah sebenarnya yang dikehendaki daripada undang-undang yang kita luluskan? Adakah ia nya hanya untuk menguatkuasakan, atau bertujuan bagi mendidik serta menggerunkan? Sememang undang-undang ini hanya untuk menekan yang berpaksikan hukuman semata-mata tanpa mahu menyelami akar umbi kegagalan sistemik kita.

Saya merujuk kepada seksyen baharu 42A. Di bawah seksyen ini, sesiapa yang didapati berlumba atau mengambil bahagian dalam menduga kelajuan, atau lumba haram, boleh didenda sehingga RM10,000 dan dipenjarakan sehingga dua tahun untuk sabitan kali pertama. Kali kedua denda boleh melonjak sehingga RM20,000 dan penjara sehingga lima tahun. Secara konsepnya kedengaran hebat untuk menghapus gejala mat rempit.

Melalui subseksyen (2), menyebut tentang kesalahan mengambil bahagian dalam menduga kelajuan, yang melibatkan satu atau lebih kenderaan motor. Bagaimana pihak berkuasa mahu membuktikan di mahkamah secara objektif bahawa seorang penunggang motosikal tunggal sedang menduga kelajuan dan bukannya sekadar memecut kerana kecemasan atau lewat ke tempat kerja?

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

Ruang untuk berlakunya pertikaian teknikal dan salah guna kuasa amat luas, dan ini akhirnya hanya akan membebankan sistem kehakiman kita. Isu rempit bukan kerana Lapangan Terbang Kota Bharu baru siap dan nak cuba tempat baru dan bukan kerana kononnya tiada hiburan di Kelantan, tetapi kita boleh lihat setiap malam minggu, rempit berlaku di sekitar Kuala Lumpur ini, hatta di Putrajaya sendiri pun.

■1600

Malam minggu pukul 2, pukul 3 pagi, rata-rata kita boleh dapati anak muda merempit. Persoalannya, kegagalan siapakah ini? Tiada hiburan kah di Kuala Lumpur? Jika berlaku di Kelantan, maka dituduh kegagalan Kerajaan Kelantan. Tetapi jika berlaku di Kuala Lumpur atau negeri lain, siapa yang gagal? Jadi, jangan

mudah menuding jari, pihak yang bertanggungjawab wajib mengambil tindakan yang sewajarnya.

Undang-undang ini juga dilihat sangat berani menghukum pelumba di jalanan, tetapi kenapa RUU ini langsung tidak untuk menyasarkan jerung-jerung di sebalik tadbir? Di mana peruntukan untuk menghukum penganjur lumba haram? Di mana tindakan terhadap sindiket pertaruhan wang haram? Selagi ekosistem haram ini dibiarkan bernafas, seksyen 42A ini hanyalah mungkin akan menjadi kosmetik.

Tuan Yang di-Pertua, lambakan kenaikan denda daripada RM300 kepada RM500. Boleh dilihat dalam siri pindaan fasal, banyak fasal, 14, 15 dan sebagainya. Semuanya mempunyai satu formula yang sama iaitu tukar perkataan RM300 kepada RM500. Seperti kesalahan tiada lesen dan nombor *plate fancy*. Denda minimum dinaikkan secara pukal kepada RM500.

Awal tadi saya telah sebut bahawa pemikiran yang menganggap bahawa semua masalah sosial di jalan raya boleh diselesaikan dengan hanya satu kaedah mudah iaitu naikkan denda, penjarakan rakyat, selesai masalah. Rakyat di luar sana bertanya, adakah matlamat RUU ini untuk mendidik atau sebenarnya Parlimen ini sedang digunakan untuk *instrument* mengutip hasil bagi mengisi kantung kerajaan?

Bagi saya bukan isu RM300 atau RM500, tetapi usaha serius kerajaan bagi mengukuhkan kesedaran masyarakat terhadap adab dan akhlak di jalan raya adalah amat penting serta betul-betul penguatkuasaan dilaksanakan di tempat yang betul dan di masa yang betul, bukan memilih lubuk tertentu kerana terdapat persepsi dalam kalangan rakyat bahawa sesetengah sekatan jalan raya dibuat di lokasi yang kurang munasabah dan lebih menumpukan kepada kesalahan teknikal berbanding kesalahan yang benar-benar mengancam keselamatan pengguna jalan raya. Persoalannya, adakah operasi ini bertujuan meningkatkan keselamatan jalan raya atau sekadar menambah jumlah saman?

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengemukakan satu persoalan yang wajar diberikan perhatian oleh pihak kerajaan iaitu bilakah kali terakhir *syllabus* latihan dan ujian untuk mendapatkan lesen memandu disemak secara menyeluruh? Adakah kandungan latihan yang digunakan pada hari ini benar-benar mencerminkan realiti semasa di jalan raya atau masih berasaskan keadaan yang telah jauh berubah?

Hari ini kita berhadapan dengan landskap pengangkutan yang berbeza, kehadiran kenderaan EV, motosikal berkuasa tinggi, sistem bantuan pemanduan yang moden, menggunakan *dash cam* serta peningkatan jumlah kenderaan di jalan raya yang menuntut pendekatan latihan yang lebih relevan dan terkini.

Persoalannya, adakah semua perkembangan ini telah diterjemahkan ke dalam *syllabus* latihan pemandu baru?

Jika matlamat kita adalah melahirkan pemandu yang cekap dan selamat, maka *syllabus* kita tidak boleh sekadar mengajar cara pengendalian kenderaan yang betul. Ia mesti membentuk sikap disiplin dan kesedaran risiko yang sesuai dengan cabaran semasa.

Selain aspek teknikal, saya berpandangan sudah tiba masanya kerajaan mempertimbangkan elemen pembentukan nilai dan tanggungjawab moral dalam modul latihan pemandu. Bagi pemandu Islam misalnya, Islam mengajar adab yang jelas ketika menaiki kenderaan melalui doa musafir dan doa menaiki kenderaan yang mengingatkan manusia bahawa keselamatan bukan semata-mata bergantung kepada kemahiran, tetapi juga rasa syukur, tanggungjawab dan keinsafan kepada Allah SWT.

Antara doa yang sebagaimana disebut oleh al-Quran, *[Membaca sepotong ayat al-Quran]* Maksudnya maha suci Allah yang telah memudahkan kenderaan ini untuk kami sedangkan kami sebelumnya tidak mampu menguasainya dan sesungguhnya kepada Tuhan kami, kami akan kembali. Surah Az-Zukhruf ayat 13 dan 14.

Bukankah falsafah yang terkandung dalam doa ini amat bertepatan dengan usaha membentuk pengguna jalan raya yang lebih berhemah. Mereka yang sedar bahawa nyawa adalah amanah dan setiap perjalanan membawa tanggungjawab terhadap diri sendiri serta pengguna jalan raya yang lain. Justeru, adakah kerajaan bersedia melakukan semakan menyeluruh terhadap *syllabus* latihan lesen memandu supaya ia bukan sahaja melahirkan pemandu yang lulus ujian, tetapi juga pemandu yang benar-benar bersedia menghadapi realiti jalan raya, moden serta mempunyai kesedaran moral dan tanggungjawab yang tinggi.

Tuan Yang di-Pertua, yang terakhirnya ialah saya ingin menyuarakan kekecewaan yang turut dirasai sebahagian besar rakyat Malaysia apabila kerajaan sekali lagi gagal membawa pembaharuan yang lebih tegas terhadap isu pemandu mabuk, sesuatu isu yang sering meragut nyawa rakyat yang tidak berdosa. Jika jawapannya akan dipinda kemudian hari, soalannya bila? Berapa banyak lagi nyawa perlu terkorban sebelum tindakan yang lebih menyeluruh dan berkesan dapat dilaksanakan.

Dalam masa yang sama, kerajaan juga perlu memberi perhatian yang serius kepada cadangan mewujudkan mekanisme *diyat* iaitu satu hukum syarak yang

menguntukkan suatu pampasan mandatori kepada keluarga mangsa kemalangan maut yang berpunca daripada kecuaian serius termasuk kes pemandu mabuk. Apabila seorang suami isteri ataupun ketua keluarga meninggal dunia, yang hilang bukan sekadar satu nyawa, tetapi sumber pendapatan, tempat bergantung harap dan masa hadapan sebuah keluarga.

Persoalannya, apakah bentuk keadilan yang dapat diberikan kepada balu yang kehilangan suami, anak yang kehilangan bapa atau ibu yang kehilangan tempat bergantung? Hukuman berat kepada pesalah semata-mata tidak memadai sedangkan keluarga mangsa terpaksa menanggung kesan ekonomi dan sosial sepanjang hayat.

Justeru, saya menggesa kerajaan agar tidak hanya melihat isu keselamatan jalan raya dari sudut penguatkuasaan dan hukuman semata-mata, tetapi juga dari sudut keadilan kepada mangsa. Nyawa yang hilang tidak dapat dikembalikan, namun negara mempunyai tanggungjawab untuk memastikan keluarga yang ditinggalkan tidak terus menjadi mangsa buat kali kedua akibat ketiadaan perlindungan dan pembelaan yang sewajarnya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

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

4.06 ptg.

Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun [Hulu Selangor]: *Bismillahirrahmanirrahim*, *assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Puan Yang di-Pertua, memberikan ruang kepada saya untuk sama-sama membahaskan Rang undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Puan Yang di-Pertua, secara umumnya saya menyambut baik pindaan ini, namun terdapat beberapa perkara yang perlu dilihat semula agar pelaksanaannya benar-benar memberikan kesan dalam meningkatkan tahap pematuhan dan keselamatan jalan raya.

Perkara pertama yang saya ingin menyentuh berkaitan pindaan seksyen 2, 20 dan 118 iaitu penggunaan kaedah digitalisasi yang membolehkan pengguna untuk menggunakan aplikasi seperti *MyJPJ* bagi tujuan mempamerkan lesen, semakan saman dan sebagainya. Apa yang menjadi kebimbangan sekarang ini adalah berkaitan masalah-masalah yang berkemungkinan akan dihadapi oleh pengguna seperti kesukaran untuk log masuk ke *MyJPJ* khususnya apabila melibatkan pengesahan melalui *MyDigital ID*.

Jadi persoalannya di sini, jika berlaku kegagalan untuk mengakses lesen digital akibat masalah sistem, kegagalan peranti atau ketidakcapaian Internet, adakah rakyat tetap akan dianggap gagal untuk mengemukakan dokumen yang diperlukan? Saya berpandangan pindaan ini sewajarnya memasukkan satu klausa berbentuk perlindungan supaya rakyat tidak menjadi mangsa akibat kelemahan sistem yang berada di luar kawalan mereka. Begitu juga dengan golongan warga emas penduduk luar bandar dan juga komuniti orang asli yang mungkin berhadapan dengan kekangan celik digital serta capaian Internet.

Saya mohon penjelasan kementerian, apakah langkah-langkah khusus yang akan diambil bagi memastikan tiada rakyat tercicir dalam proses pendigitalan ini. Pendigitalan harus memudahkan rakyat, bukan menyukarkan mereka yang khususnya berada dalam kawasan atau keadaan yang prasarananya masih belum sempurna.

Puan Yang di-Pertua, perkara kedua merujuk kepada seksyen 14, 15, 26, 40, 59, 66A, 76A, 79, 102, dan 120 yang menaikkan kadar denda minimum daripada RM300 kepada RM500. Namun persoalan yang sering dibangkitkan adakah masalah utama hal ini berpaksi kepada kadar kompaun yang terlalu rendah atau sebenarnya berkaitan dengan tahap penguatkuasaan yang masih belum berkesan?

Jika kita lihat dalam kenyataan Pengarah JPJ pada Disember 2025, sebelum ini ada menyatakan sebanyak 4.89 juta saman yang masih tertunggak yang melibatkan RM1.4 bilion yang masih belum diselesaikan. Jadi, saya melihat jika kadar kompaun ditingkatkan sekalipun, tetapi tahap pematuhan dan kutipan saman masih rendah, maka ia nya tidak menyelesaikan punca sebenar masalah. Dalam masa yang sama, pendekatan dengan denda cara sama rata ini juga perlu diteliti semula.

Kita juga perlu membezakan antara kesalahan yang jelas membahayakan nyawa pengguna jalan raya dengan kesalahan yang bersifat teknikal atau berlaku tanpa niat untuk melanggar undang-undang.

■1610

Sebagai contoh, terdapat keadaan di mana seseorang mungkin terlepas atau terlambat memperbaharui lesen memandu atau lesen kenderaan atas faktor kekangan kewangan, masalah kesihatan atau perkara tertentu yang tidak disengajakan. Dalam keadaan sebegini, denda RM500 sudah tentu memberikan kesan yang cukup besar, khususnya kepada golongan yang berpendapatan rendah.

Berbeza dengan mereka yang mempunyai kemampuan kewangan yang lebih baik, jumlah tersebut mungkin tidak memberikan kesan yang sama.

Saya nak tegaskan, kita bukan mempertahankan mana-mana individu yang melakukan kesalahan jalan raya. Kesalahan tetap kesalahan dan tindakan wajar perlu diambil. Cuma saya mencadangkan agar kementerian meneliti satu mekanisme kompaun yang lebih adil dan seimbang berdasarkan jenis serta tahap kesalahan yang dilakukan, bukan pendekatan yang sama bagi semua kesalahan.

Matlamat kita bukan untuk mengumpulkan lebih banyak hasil dari kompaun tersebut tetapi untuk mengubah sikap pengguna jalan raya. Sebab itu saya berpandangan bahawa yang lebih penting bukan berapa tinggi kompaun yang dikenakan tetapi bagaimana sistem itu dapat mengubah tingkah laku pengguna jalan raya supaya lebih berdisiplin dan bertanggungjawab. Mohon kementerian dapat menelitikan semula perkara ini.

Puan Yang di-Pertua, perkara yang terakhir iaitu perkara ketiga yang saya ingin suarakan adalah pindaan yang dinanti-nantikan oleh seluruh rakyat Malaysia iaitu berkaitan pemandu mabuk yang ramai sahabat-sahabat, kawan-kawan kita Ahli Parlimen membawa isu ini. Namun sayang sekali, dalam pindaan kali ini ia tidak dibincangkan secara serius. Kesalahan memandu dalam keadaan mabuk bukanlah kesalahan yang berlaku secara tidak sengaja. Ia adalah pilihan yang dibuat dengan sedar. Berapa ramai ibu, ayah, anak-anak yang menderita apabila mereka kehilangan ahli keluarga tersayang hanya kerana pemandu mabuk yang semakin berleluasa.

Tidak dinafikan, pindaan pada tahun 2020 telah memperketatkan hukuman terhadap pemandu mabuk, termasuk hukuman penjara 10 hingga 15 tahun dan denda RM50,000 hingga RM100,000 bagi kes kematian. Namun, jika kita lihat pada data yang dilaporkan baru-baru ini, sebanyak 31 kes kemalangan maut direkodkan melibatkan pemandu mabuk pada tahun 2025, meningkat berbanding 27 kes pada tahun sebelumnya.

Puan Yang di-Pertua, jelas pindaan yang terakhir pada tahun 2020 masih tidak mencukupi untuk membanteras isu pemandu di bawah pengaruh alkohol ini. Saya melihat kerajaan perlu memandang serius perkara ini kerana isu pemandu mabuk ini telah lama dibangkitkan dan berulang kali dalam Dewan yang mulia ini supaya tindakan undang-undang yang lebih ketat dikenakan.

Malah, Menteri Pengangkutan sendiri sebelum ini ada menyatakan bahawa kementerian sedang merangka pindaan lanjut terhadap Akta Pengangkutan Jalan

ini, termasuk cadangan mewajibkan pesalah pemandu mabuk untuk membayar pampasan kepada keluarga mangsa.

Jadi, apakah status sebenar cadangan pindaan tersebut dan mengapa ia nya tidak dimasukkan dalam pindaan kali ini? Saya tidak menafikan bahawa banyak kesalahan serius lain turut diberikan perhatian dalam pindaan kali ini. Namun bagi saya, kesalahan memandu dalam keadaan mabuk mempunyai tahap keseriusan yang berbeza.

Puan Yang di-Pertua, apa guna seseorang itu memiliki lesen memandu yang sah, jika pada masa yang sama, dia memilih untuk memandu dalam keadaan mabuk. Apa guna kita menekankan disiplin dan kecekapan pemanduan, jika akhirnya, satu keputusan yang tidak bertanggungjawab itu meragut nyawa pengguna jalan raya yang tidak bersalah. Yang terkorban bukan orang yang membuat pilihan untuk mabuk tetapi selalunya orang awam yang pergi keluar bekerja, pulang ke rumah dari kerja atau sedang menjalani kehidupan harian mereka seperti biasa.

Pindaan untuk isu pemandu mabuk ini tidak sepatutnya ditangguhkan lagi. Dalam pindaan 2026 inilah sepatutnya ia nya dibincangkan secara serius demi rakyat yang mahukan undang-undang yang tegas, adil dan berkesan bagi mengekang pemandu mabuk. Saya berharap agar segala pindaan yang akan dilaksanakan dapat diteliti bagi penambahbaikan. Sekian, terima kasih Puan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Hulu Selangor. Sekarang saya minta Yang Berhormat Menteri untuk menjawab, masa 30 minit.

4.14 ptg.

Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]: Terima kasih kepada Puan Yang di-Pertua. Terlebih dahulu saya bagi pihak Kementerian Pengangkutan ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada 43 Ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026.

Saya mengambil maklum bahawa perbahasan ini telah berlangsung dengan penuh minat secara bipartisan dan dengan keprihatinan yang sama iaitu bagaimana kita boleh menjadikan jalan raya di negara kita lebih selamat, penguatkuasaan lebih berkesan dan undang-undang kita lebih sesuai dengan cabaran semasa.

Keperluan pindaan ini adalah jelas. Pada tahun 2025, Malaysia merekodkan sebanyak 6,537 kes kematian akibat kemalangan jalan raya dan daripada jumlah

tersebut, 4,340 kematian atau 66 peratus melibatkan penunggang serta pembonceng motosikal. Statistik ini menunjukkan bahawa keselamatan jalan raya masih merupakan cabaran besar negara yang memerlukan tindakan perundangan, penguatkuasaan dan pendidikan yang lebih berkesan.

Izinkan saya menjawab perkara-perkara yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat mengikut isu-isu utama sambil merujuk kepada pertanyaan yang dikemukakan. Puan Yang di-Pertua, pertamanya, saya mulakan dengan isu lumba haram dan pengenalan seksyen 42A baharu.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, tujuan utama seksyen 42A ini ialah untuk membolehkan tindakan penguatkuasaan diambil lebih awal terhadap perbuatan berlumba ataupun menduga kelajuan di jalan raya tanpa perlu menunggu sehingga berlakunya kemalangan, kecederaan atau kematian.

Inilah kelompongan yang ingin ditutup melalui pindaan ini. Selama ini, penguatkuasaan dalam kes tertentu menjadi sukar kerana pihak berkuasa perlu membuktikan elemen bahaya atau akibat yang telah berlaku. Dengan seksyen 42A, perbuatan berlumba atau menduga kelajuan itu sendiri menjadi satu kesalahan khusus. Seksyen ini memperuntukkan mana-mana orang yang berlumba di jalan yang melibatkan dua atau lebih kenderaan motor dan saya nak tegaskan, kenderaan motor itu bukan sahaja motosikal. Semua jenis kenderaan motor, termasuk kereta dan sebagainya, adalah melakukan kesalahan.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat yang bertanya mengenai kesiapsiagaan JPJ, termasuk jumlah anggota penguat kuasa, operasi waktu malam, *hotspots* dan penggunaan teknologi, JPJ sememangnya sedang memperkukuh operasi bersepadu bersama PDRM bagi membanteras lumba haram dan pengubahsuaian ekstrem motosikal. MOT mengambil maklum mengenai aduan mengenai aktiviti perlumbaan yang semakin menjadi-jadi, khususnya di Melaka dan di Putrajaya dibangkitkan.

Operasi yang akan dilaksanakan secara berkala dan berdasarkan risikan, aduan awam, rekod kemalangan serta lokasi yang dikenal pasti sebagai *hotspots*. JPJ juga akan terus mengoptimumkan pasukan bermotosikal, termasuk Unit Falcon, khususnya bagi operasi yang memerlukan mobiliti pantas. Dari segi teknologi, penguatkuasaan Akta Pengangkutan Jalan turut menggunakan teknologi seperti kamera AWAS, ANPR dan sistem digital lain yang akan terus ditambah baik mengikut keperluan semasa.

Melalui tindakan ini, kerajaan akan memantau bilangan tangkapan yang akan dibuat daripada berlumba yang dibuat sebelum ini oleh agensi penguatkuasaan seperti JPJ dan PDRM dan mengkaji keberkesanan langkah pengenalan seksyen baharu ini.

Berkenaan pertanyaan mengenai motosikal yang disita. Saya ingin menjelaskan bahawa di bawah seksyen 64 akta ini, kenderaan yang digunakan dalam kesalahan boleh disita dan tertakluk kepada proses undang-undang serta perintah mahkamah, boleh dilucut hak. Dalam keadaan tertentu, kenderaan yang tidak dituntut dalam tempoh yang ditetapkan boleh dilupuskan mengikut peruntukan undang-undang.

Kerajaan mengambil maklum cadangan supaya kenderaan yang diubah suai secara ekstrem dan digunakan bagi lumba haram tidak lagi dikembalikan semata-mata untuk digunakan semula dalam aktiviti yang sama. Namun, pelaksanaan apa-apa tindakan pelupusan atau pemusnahan tetap perlu mematuhi proses perundangan dan hak pihak yang terlibat.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat yang membangkitkan isu bengkel modifikasi, ekzos bising, tayar sotong, paip ekzos dan komponen tidak mengikut spesifikasi. JPJ sentiasa menjalankan pemeriksaan dan penguatkuasaan terhadap kenderaan yang diubah suai secara tidak sah. Sekiranya terdapat bukti pengubahsuaian melanggar peruntukan undang-undang, tindakan akan diambil.

Kementerian juga bersedia memperkukuh kerjasama dengan Kementerian Perdagangan dan Kos Sara Hidup, khususnya dari aspek penjualan dan pengedaran komponen yang tidak mematuhi spesifikasi atau digunakan bagi tujuan menyalahi undang-undang ini.

Untuk makluman, punca kuasa daripada aktiviti penjualan dan juga pengedaran komponen bukan di bawah Kementerian Pengangkutan tetapi di bawah KPDN. Puan Yang di-Pertua, Ahli Yang Berhormat Tebrau membangkitkan isu definisi berlumba dan kebimbangan bahawa istilah tersebut mungkin terlalu umum. Saya mengambil maklum perkara ini tetapi prinsipnya, seksyen 42A bukan bertujuan menghukum seseorang hanya kerana memandu laju secara terpencil atau sekadar memotong kenderaan lain.

Fokus peruntukan ini ialah perbuatan berlumba atau menduga kelajuan yang mempunyai unsur pertandingan, cabaran kelajuan, perlakuan berisiko atau dalam keadaan yang menunjukkan adanya aktiviti yang membahayakan pengguna jalan raya.

■1620

Dalam penguatkuasaan pendakwaan, setiap kes tetap akan bergantung pada fakta, keterangan, rakaman, saksi, corak pemanduan dan keadaan sekeliling. Kementerian akan memastikan garis panduan penguatkuasaan disediakan supaya peruntukan ini dilaksanakan secara adil, tidak sewenang-wenangnya dan tidak menimbulkan salah tafsir.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat yang bertanya, sama ada seksyen 42A terpakai kepada kereta mewah dan bukan hanya motosikal. Jawapannya jelas, memang terpakai kepada semua jenis kenderaan motor. Tragedi seperti yang berlaku di Simpang Renggam memberi pengajaran besar bahawa perlumbaan haram bukan hanya isu mat rempit, ia juga melibatkan kenderaan berkuasa tinggi dan boleh meragut nyawa orang awam yang tidak bersalah.

Oleh itu, penguatkuasaan akan dibuat berdasarkan perbuatan dan risiko yang ditimbulkan, bukan berdasarkan jenis atau nilai kenderaan semata-mata. Memang sudah tentu penguatkuasaan akan tidak pilih kasih. Semua jenis kenderaan yang berlumba akan dikenakan tindakan yang sama.

Kadar hukuman di bawah seksyen 42A telah ditetapkan dengan mengambil kira prinsip keseimbangan antara pencegahan, keseriusan kesalahan, keadilan hukuman dan kesesuaian dengan struktur hukuman sedia ada dalam akta ini. Bagi kesalahan pertama, denda dan penjara yang dicadangkan memberikan ruang kepada mahkamah menilai tahap keseriusan kes. Manakala bagi kesalahan berulang, hukuman adalah lebih berat.

Kerajaan mengambil maklum cadangan supaya hukuman dinaikkan lagi termasuk pembatalan lesen seumur hidup. Namun, bagi peringkat ini, pendekatan yang diambil adalah memperkenalkan terlebih dahulu kesalahan khusus yang selama ini belum wujud, memperkukuh keupayaan penguatkuasaan dan menilai keberkesanannya selepas dilaksanakan. Sekiranya data menunjukkan hukuman masih tidak memberikan kesan pencegahan yang mencukupi, kerajaan boleh meneliti semula kadar hukuman pada masa hadapan.

Realitinya, golongan muda dan penunggang motosikal kekal sebagai kumpulan paling berisiko dalam kemalangan maut. Oleh sebab itu, kerajaan tidak boleh berkompromi terhadap aktiviti lumba haram yang bukan sahaja mengancam pelaku malah turut membahayakan pengguna jalan raya yang tidak bersalah.

Berhubungan dengan cadangan supaya kerajaan menyediakan ruang atau litar sah kepada anak muda, kerajaan merasakan bahawa isu lumba haram ini tidak

boleh diselesaikan melalui hukuman semata-mata. Anak muda yang mempunyai minat dan bakat dalam sukan permotoran perlu disalurkan kepada aktiviti yang sah, terkawal dan selamat.

Oleh itu, MOT sentiasa terbuka untuk bekerjasama dengan Kementerian Belia dan Sukan, Kementerian Kemajuan Desa dan Wilayah, Kementerian Pembangunan Kerajaan Tempatan, kerajaan negeri mahupun PBT ataupun pihak swasta bagi meneroka model litar komuniti, *venue* sementara atau program pembangunan bakat yang sesuai. Namun, perlu ditekankan bahawa penyediaan litar bukan lesen untuk berlumba di jalan raya. Jalan raya awam tetap bukan litar perlumbaan.

Berkenaan dengan cadangan Ahli Yang Berhormat Jerantut supaya pesalah lumba haram dimasukkan ke program PLKN, khidmat masyarakat atau latihan disiplin, kerajaan mengambil maklum cadangan tersebut. Pada prinsipnya, pendekatan pemulihan, pendidikan semula atau khidmat komuniti boleh menjadi pelengkap kepada hukuman.

Walau bagaimanapun, pelaksanaannya memerlukan penelitian lanjut daripada segi bidang kuasa undang-undang, kapasiti agensi, bentuk program dan kesesuaian kesalahan. Bagi pesalah muda khususnya bawah umur, kerajaan bersetuju bahawa pendekatan pencegahan awal melalui keluarga, sekolah, komuniti dan program belia adalah sangat penting.

Berhubung persoalan mengenai tanggungjawab ibu bapa. Untuk makluman Dewan, akta sedia ada mempunyai peruntukan berkaitan sekatan pemanduan oleh orang muda. Dalam keadaan tertentu, seseorang yang menyebabkan atau membenarkan orang yang tidak layak atau terlalu muda untuk memandu boleh dikenakan tindakan. Namun, kerajaan juga sedar bahawa isu ini bukan sekadar isu undang-undang. Ibu bapa perlu memainkan peranan memantau penggunaan motosikal oleh anak-anak khususnya pada waktu malam. Manakala komuniti boleh membantu menyalurkan maklumat kepada pihak berkuasa mengenai aktiviti lumba haram.

Berhubung pertanyaan mengenai seksyen 42A sebagai sabitan alternatif kepada seksyen 41(4), kementerian mengambil maklum pandangan tersebut. Pada masa ini, seksyen 41 dan 42A mempunyai elemen kesalahan yang berbeza. Seksyen 41 melibatkan pemanduan yang menyebabkan kematian, manakala seksyen 42A memberi fokus kepada perbuatan berlumba atau menduga kelajuan. Walau bagaimanapun, kerajaan bersetuju bahawa struktur pertuduhan perlu cukup

kemas supaya pesalah tidak terlepas hanya kerana isu teknikal pembuktian. Perkara ini akan diteliti bersama-sama dengan pihak Jabatan Peguam Negara.

Puan Yang di-Pertua, saya masuk kepada isu yang kedua iaitu tonto dan pengenalan seksyen 110B. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, seksyen 110B diwujudkan bagi menangani kegiatan pihak yang menghalang, mengekori, mengganggu, mengancam atau menyebarkan maklumat operasi dengan tujuan membantu pesalah mengelakkan tindakan penguatkuasaan. Peruntukan ini penting kerana pegawai penguat kuasa di lapangan, sama ada JPJ ataupun PDRM, sering berdepan dengan risiko apabila operasi mereka dipantau, dihalang atau dibocorkan kepada sindiket tertentu.

Saya ingin menegaskan bahawa seksyen 110B bukan bertujuan menyabit kesalahan kepada wartawan yang menjalankan tugas secara sah, orang awam yang merakam insiden penguatkuasaan atau pengguna media sosial yang berkongsi maklumat tanpa niat jenayah. Elemen utama yang ingin ditangani ialah perbuatan yang mempunyai niat atau tujuan membantu pesalah, sindiket atau pihak tertentu mengelak tindakan penguatkuasaan.

Dalam erti kata lain, yang menjadi sasaran ialah perbuatan yang menghalang operasi, membocorkan maklumat operasi kepada pihak yang disasarkan, mengekori pegawai penguat kuasa untuk menggagalkan tugas mereka atau menyebarkan maklumat dengan tujuan membantu aktiviti yang menyalahi undang-undang.

Garis panduan penguatkuasaan akan disediakan supaya peruntukan ini dilaksanakan secara berhemah, bersasar dan tidak menjejaskan kebebasan kewartawanan serta hak orang awam yang bertindak tanpa niat membantu sindiket.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat yang bertanya bagaimana niat jenayah tonto boleh dibuktikan walaupun tiada konfrontasi fizikal. Pembuktian tidak bergantung semata-mata kepada pergaduhan atau serangan. Ia boleh dibuktikan melalui komunikasi, rakaman, pergerakan kenderaan, pemerhatian pegawai, keterangan saksi, mesej amaran kepada pihak ketiga, pola tindakan yang berulang atau apa-apa bukti lain yang boleh diterima di sisi undang-undang.

Pada masa yang sama, mengenai kebocoran maklumat dalaman, saya ingin tegaskan bahawa MOT dan JPJ tidak akan berkompromi sekiranya terdapat pegawai yang membocorkan maklumat operasi. Tindakan tatatertib dan tindakan undang-undang boleh diambil terhadap mana-mana pegawai yang menyalahgunakan kedudukan.

Memang dalam perkara ini, kita tak berkompromi langsung dan memang saya juga telah mengarahkan pihak JPJ supaya pastikan mana-mana anggota atau pegawai yang membocorkan maklumat, tindakan penguatkuasaan mesti diambil bersama-sama dengan pihak SPRM. Baru-baru ini, pada 24 Februari, sindiket tonto terbesar telah pun tumpas. SPRM telah menahan 12 termasuk penguat kuasa JPJ.

Berkaitan isu yang dibangkitkan mengenai pihak yang mengalihkan kenderaan di lokasi kemalangan termasuk operator *tow truck*. Prinsipnya jelas, lokasi kemalangan tidak boleh dicemari dan kenderaan yang terlibat tidak sepatutnya dialihkan melainkan atas faktor keselamatan atau arahan pihak berkuasa. Jika tindakan mengalihkan kenderaan menjejaskan siasatan, mengganggu bahan bukti atau menghalang tugas polis, tindakan boleh diambil di bawah peruntukan undang-undang yang berkaitan termasuk Kanun Keseksaan. MOT akan menyelaraskan perkara ini bersama PDRM, JPJ, PBT dan agensi berkaitan supaya operasi *tow truck* di lokasi kemalangan lebih terkawal.

Puan Yang di-Pertua, saya seterusnya menjawab isu pendigitalan JPJ, *MyJPJ*, *MyDigital ID*, notis elektronik dan jurang digital. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pendigitalan perkhidmatan JPJ bukan bertujuan menyusahkan rakyat, sebaliknya untuk memudahkan urusan, mempercepatkan penyampaian perkhidmatan, mengurangkan kebergantungan kepada dokumen fizikal, memperkukuh rekod elektronik serta meningkatkan kecekapan penguatkuasaan.

Berhubung seksyen 20, frasa *"apa-apa keterangan lain"* bertujuan memberikan fleksibiliti kepada pegawai penguat kuasa dalam keadaan pengguna tidak dapat menunjukkan lesen secara fizikal atau melalui aplikasi digital. Contohnya, kerana masalah capaian Internet, gangguan peranti ataupun keadaan tertentu di lapangan.

Namun, saya setuju bahawa fleksibiliti ini mesti disokong dengan SOP yang jelas. Oleh itu, JPJ akan memastikan arahan kerja dan garis panduan penguatkuasaan disediakan supaya pegawai tahu jenis keterangan yang boleh diterima, kaedah pengesahan yang perlu dibuat dan had budi bicara yang dibenarkan.

Malah, untuk menjawab persoalan dari Yang Berhormat Hulu Selangor, kalau dia tak ada Internet dan sebagainya macam mana? Saya dah nyatakan semalam dalam pembentangan bacaan kedua, bukti itu perlu atas anggota penguat kuasa. Jadi, maksudnya kalau seseorang itu dia kata dia tak bayar cukai jalan, tak ada lesen, sebenarnya beban pembuktian itu adalah di bawah anggota penguat kuasa kerana

setiap anggota penguat kuasa sekarang ini telah pun diperlengkapkan dengan peranti penguatkuasaan mudah alih seperti SmED ataupun *smart management enforcement device* dan mereka tahu status lesen tersebut, status lesen kenderaan motor tersebut.

■1630

Jadi, pembuktian itu patutnya diberikan kepada pihak anggota penguat kuasa. Jadi, ini adalah untuk memastikan bahawa mana-mana pihak kalau katakan mereka tak dapat akses Internet, dia tak perlu bimbang. Selagi dia punya *road tax,* selagi dia punya lesen masih sah dalam sistem, maka pembuktian oleh anggota penguat kuasa ke atas sebaliknya. Jadi, tidak ada kebimbangan kepada mana-mana pihak bahawa mereka akan dihukum ataupun diberikan saman sekiranya tidak dapat memberikan bukti dalam *MyJPJ* mereka.

Namun begitu, kita faham bahawa dalam apa-apa sistem, kita perlu sentiasa menambah baik kebolehpercayaan sistem tersebut, liputan rangkaian dan integrasi data supaya semakan di lapangan dapat dilaksanakan dengan lebih lancar.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]: Menteri, satu soalan tentang tadi. Kita menyambut baik dengan tindakan Menteri beritahu yang semua ahli penguat kuasa dia ada *software* dia sendiri. Cuma, apakah SOP itu telah dimaklumkan kepada pihak penguasa sebab sering kali bila kami berhenti, dia minta lesen, dia minta *road tax*, dia suluh dekat cermin dan sebagainya. Sedangkan kalau dah ada sistem itu, kenapa perlu diberhentikan kereta tersebut? Boleh jalan sajalah. Apakah SOP itu telah ada?

Tuan Loke Siew Fook: Memang SOP akan ditambah baik dari semasa ke semasa oleh JPJ. Kadangkala bukan semua arahan itu akan diikuti 100 peratus oleh semua anggota penguat kuasa. Kadangkala, itu masalahlah operasi di lapangan tetapi dari segi prinsip yang kita guna pakai, sekarang ini kita ke arah pendigitalan. Seperti yang saya katakan, pembuktian itu patut diletakkan kepada anggota penguat kuasa. *You cannot be found guilty until you are proven*. Itu prinsip dia.

Jadi, kalau katakan *you* kata saya tak ada lesen, pihak anggota penguat kuasa buktikanlah dalam *device* itu. Jadi, itu yang prinsip kita guna pakai. Jadi, itu akan ditambah baik dan untuk makluman, memang kita akan juga ke arah penguatkuasaan yang lebih pintar melalui ANPR, melalui kereta-kereta peronda kita. Jadi, ini akan ditambah baik dari semasa ke semasa.

Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun [Hulu Selangor]: YB Menteri, adakah ia termasuk dengan polis. Yang polis pun buat pemeriksaan juga.

Tuan Loke Siew Fook: Betul. Memang termasuk juga kepada polis. Itu sebabnya saya kata, polis menguatkuasakan Akta Pengangkutan Jalan ini. Akta ini di bawah Kementerian Pengangkutan. Jadi dari segi SOP penguatkuasaan dan sebagainya, akan ada integrasi, akan ada penyelarasan antara JPJ dengan PDRM. Jadi, ini akan ditambah baik dari semasa ke semasa.

Untuk makluman, berkenaan dengan cadangan penggunaan *body-worn camera dashcam* pada kenderaan penguat kuasa serta penggunaan rakaman kamera sebagai bahan sokongan dalam tindakan penguatkuasaan. Kita untuk makluman, JPJ telah menggunakan *body-worn camera* secara berperingkat bagi mempertingkatkan kualiti penguatkuasaan, memperkukuh ketelusan tindakan di lapangan serta menyediakan rekod dan bukti semasa operasi penguatkuasaan dijalankan.

Penggunaan *body-worn camera* ini dapat melindungi pegawai penguat kuasa daripada dakwaan yang tidak berasas, di samping memberikan keyakinan kepada orang awam bahawa setiap tindakan itu adalah profesional, berintegriti dan mengikut prosedur.

Walau bagaimanapun, apa-apa rakaman yang digunakan sebagai bahan bukti tetap tertakluk kepada tatacara pengumpulan, penyimpanan, rantaian keterangan dan kebolehterimaan di sisi undang-undang. Selain penggunaan *body camera*, JPJ juga akan memperkukuhkan teknologi penguatkuasaan yang lain seperti yang saya telah sebutkan tadi.

Seterusnya berkenaan dengan kenderaan mikromobiliti. Puan Yang di-Pertua, berhubung mikromobiliti yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kampar dan beberapa Ahli Yang Berhormat yang lain, akta ini mentafsirkan kenderaan mikromobiliti sebagai kenderaan yang dipacu oleh sumber elektrik, enjin pembakaran dalaman, kuasa manusia atau gabungan sumber-sumber tersebut dengan kelajuan maksimum tertentu.

Kerangka ini diperincikan melalui kaedah-kaedah lalu lintas jalan berkaitan larangan penggunaan kenderaan mikromobiliti tertentu. Tujuan peraturan ini bukan untuk menafikan keperluan rakyat tapi untuk memastikan penggunaan mikromobiliti tidak membahayakan pengguna itu sendiri dan pengguna jalan raya lain.

Untuk makluman Yang Berhormat, kerajaan mengambil maklum bahawa mikromobiliti digunakan oleh pelajar, golongan B40 dan OKU untuk perjalanan jarak dekat. Bagi *Personal Mobility Aids* ataupun PMA khususnya untuk OKU, keselamatan diri pengguna tetap menjadi keutamaan.

PMA yang bergerak perlahan mungkin tidak sesuai berada di jalan utama yang sibuk tetapi penggunaannya di kawasan pejalan kaki, taman kawasan perumahan berpagar atau laluan yang sesuai tidak semestinya menjadi halangan undang-undang, tertakluk kepada kawalan pihak berkuasa berkaitan. Jadi, saya nak...

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Yang Berhormat Menteri...

Tuan Loke Siew Fook: Jadi saya nak mengambil...

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Boleh sedikit tentang mikromobiliti tadi? Jadi, saya nak tanya sedikit pandangan atau kajian yang sedang atau telah dibuat oleh kerajaan berkaitan dengan penggunaan mikromobiliti di kawasan-kawasan walau bukan di jalan raya tetapi di kawasan-kawasan jalan laluan pejalan kaki. Kami di Putrajaya ini banyak laluan pejalan kaki. Jadi, sekarang ini banyak mikromobiliti disewakan oleh pelbagai vendor di sana tetapi kelajuan ini cukup laju, kalau tengok keadaan.

Jadi, apakah pandangan kerajaan tentang keadaan begini? Adakah akan ada satu penggubalan akta berkaitan hal ini dalam konteks MOT bersama dengan PBT atau bagaimana? Terima kasih Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Terima kasih. Kita akan lihat bagaimana untuk teruskan. Memang perkara ini adalah satu trend baru dan memang ada kaedah sekarang ini membenarkan mikromobiliti di kawasan-kawasan tertentu, umpamanya taman permainan, ada *track* untuk berjalan kaki dan sebagainya. Memang, pada masa yang sama kadangkala mikromobiliti itu cukup laju juga kalau benarkan di atas *track* pejalan kaki. Jadi, keseimbangan itu perlu dicari.

Ada pihak pula kata kalau kita tak benarkan, orang tua tak dapat bergerak, mikromobiliti ke pasar, ke surau dan sebagainya. Jadi, keseimbangan itu perlu kita lihat. Jadi, kita punya pandangan ialah kalau sebaik-baiknya mikromobiliti ini dibenarkan dalam kawasan-kawasan tertentu, yang risikonya rendah. Dia bukan di atas jalan raya, jalan negeri, jalan persekutuan dan sebagainya tetapi untuk kawasan-kawasan mungkin dalam taman perumahan, jalan PBT dan sebagainya. Kita akan cari bagaimana membenarkannya dengan satu, mungkin had penggunaannya.

Jadi, untuk mengawal pengguna-pengguna di kawasan-kawasan taman permainan dan juga di *track* pejalan kaki, ini satu perkara yang kita perlu rujuk dan kita perlu berbincang lebih khusus dengan pihak PBT. Tetapi kita menggalakkan PBT-

PBT khusus kalau mereka ada kemudahan-kemudahan ini, patut mereka perlu adakan undang-undang kecil di bawah PBT tersebut.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Mungkin akan diwujudkan undang-undang kecil setiap PBT tapi pada masa yang sama penyelarasan di peringkat makro, di peringkat kerajaan. Yang satu lagi kelajuan. Kelajuan ini kalau kira 50 kilometer sejam ini agak laju, kalau berbanding dengan negara-negara lain, ada yang hadkan dan ada yang *cut off* setakat 25 kilometer sejam sahaja. Jadi, tentang kelajuan ini bagaimana? Adakah kerajaan sedang melihat perkara ini? Terima kasih.

Tuan Loke Siew Fook: Ya, terima kasih. Kita akan melihat dari segi had kelajuan tersebut. Memang sekarang ini kita ada lagi satu undang-undang khusus berkenaan dengan mikromobiliti. Jadi, sama ada akta khusus perlu dibuat atau tidak ataupun sekadar kita boleh buat peraturan-peraturan mengikut akta yang sedia ada, itu akan kita lihat dengan lebih jelas.

Sebelum ini, garis panduan itu memang sudah ada tetapi sedang diguna pakai oleh pihak PBT dan kita pohon pihak PBT supaya lebih aktif untuk menguruskan kerana kalau kita di peringkat JPJ sahaja nak uruskan semua kenderaan mikromobiliti di kawasan-kawasan PBT itu memang sukar. Dia memerlukan bantuan dan juga penguatkuasaan daripada PBT sendiri, terutamanya di kawasan-kawasan taman permainan.

Puan Yang di-Pertua, seterusnya ada tujuh minit lagi. Saya nak sentuh dua perkara lagi. Yang pertamanya berkenaan dengan kompaun. Saya tahu ramai yang menyebut dan berbahas perkara ini. Berkenaan dengan isu kadar kompaun maksimum kepada RM500, ia bukan bermaksud semua kesalahan akan dikenakan kompaun RM500. Ini adalah had maksimum. Ia adalah mengambil kira jenis kesalahan, tahap keseriusan, tempoh bayaran dan dasar pelaksanaan yang akan ditetapkan dan sebelum ini kita telah pun ada dasar.

Saya baru awal tahun ini bersama-sama dengan Kementerian Dalam Negeri. Kita telah pun ada satu dasar berkenaan dengan kompaun ini. Kalau dulu kita, orang lebih lewat bayar kompaun, lebih murah. Kalau *you* tak bayar bertahun-tahun, ada diskaun daripada pihak berkuasa sampai 70 peratus, sampai 80 peratus. Orang yang bayar awal kalau ikut peraturan, dia bayar maksimum.

Jadi, sekarang ini kita ada dasar bahawa kalau bayar awal dalam tempoh 30 hari, dia ada satu kadar potongan 50 peratus dan sebagainya. Lepas 30 hari, kepada 45 hari, ada satu kadar yang lain. Jadi, ini yang kita lihat bahawa kadar itu, RM500

ini adalah kadar maksimum. Dia bukannya *across the board*, dia bukan semua jenis kesalahan dan juga bukan semua keadaan dikenakan RM500.

Kenaikan ini bukan bertujuan untuk menambah hasil kerajaan. Tujuan ialah untuk meningkatkan pematuhan. Kesalahan seperti memandu secara berbahaya, mengabaikan peraturan asas, membawa akibat yang serius. Jadi, kita mengatakan bahawa ia perlu ada satu peningkatan dari segi kadar maksimum. Namun begitu, seperti yang saya katakan, kita lebih kepada nak mendidik kepada masyarakat. Itu sebabnya dalam pembentangan saya semalam, saya telah mengatakan bahawa untuk kadar kompaun maksimum RM500 ini, hanya akan dikuatkuasakan menjelang 1 Januari 2029.

■1640

Jadi, kita memberikan satu tempoh peralihan supaya masyarakat tahu bahawa ini tempoh kita nak memberikan kesedaran supaya ubah sikap, ubah cara kita memandu yang lebih baik. Kalau tak menyalahi kesalahan undang-undang jalan raya, kita tak perlu bimbang apa kadar maksimum yang dikenakan sebab denda itu tidak relevan kalau kita tak melakukan kesalahan.

Jadi, ini yang kita harap dapat memberikan sedikit kesedaran kepada orang ramai supaya sudah tiba masanya rakyat Malaysia ini sama-sama mengubah kepada sikap memandu yang lebih baik ya. Ini yang kita harapkan.

Sistem hukuman perlu disokong dengan sistem demerit khusus semula pendidikan dan tindakan terhadap pesalah berulang. Kerajaan sedang akan terus dan akan terus memperkukuh sistem KEJARA supaya kesalahan berulang boleh memberikan kesan kepada kelayakan memandu dan bukan sekadar diselesaikan melalui bayaran kompaun. Memang kita tahu bahawa kompaun ini akan perlu distrukturkan ya. Jadi, saya rasa tak ada soalan pertambahan berkenaan dengan kompaun ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya masuk kepada isu yang terakhir berkenaan dengan isu pemandu mabuk yang banyak diketengahkan. Yang pertamanya kita jangan lihat kepada isu pemandu mabuk sahaja. Dalam kesalahan-kesalahan pemanduan yang melibatkan kematian ini bukan sahaja isu pemandu mabuk, kita juga perlu lihat kepada isu pemandu di bawah pengaruh dadah, pampasan dan juga pemandu yang melakukan pemanduan secara melulu.

Pampasan kepada mangsa dan cadangan *zero tolerance* kepada alkohol yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat perlu dilihat dalam konteksnya. Jadi, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, ramai yang menyatakan bahawa kita tak

serius dalam perkara ini. Jadi, Ahli-ahli Yang Berhormat tidak mendengar pembentangan saya semalam.

Saya dah katakan dan saya secara *public* dalam kenyataan media dan semalam dalam pembentangan saya dah ulangi bahawa memang betul kita juga mempertimbangkan supaya ada satu kaedah baru untuk bukan sahaja menjatuhkan hukuman penjara dan denda kepada pemandu-pemandu yang salah ataupun pemandu di bawah pengaruh alkohol ataupun dadah, tetapi kita juga memasukkan elemen supaya mereka perlu ada bayar ganti rugi kepada mangsa ataupun pampasan kepada mangsa keluarga.

Ini konsep ataupun yang sudah banyak diperkatakan bahawa perlu ada keadilan kepada keluarga mangsa. Ini sesuatu yang saya setuju tetapi dalam kita nak menggubal pindaan ini, ada proses dia. Mengapa tak ada dalam pindaan kali ini? Sebab saya dah katakan pindaan yang kita bawa pada hari ini secara dasarnya telah pun diluluskan dua tahun lalu. Jadi, kita mengambil masa satu hingga dua tahun untuk draf pindaan-pindaan ini.

Jadi, apabila kita nak memasukkan satu lagi pindaan, proses penggubalan itu perlu kembali kepada asalnya iaitu kita perlu mengambil kertas dasar. Ramai Ahli Yang Berhormat yang pernah duduk dalam Kabinet di sebelah sana. Kita tahu, faham bahawa ada proses dia untuk menggubal satu pindaan.

Yang pertama, kita perlukan membawa Memorandum Jemaah Menteri untuk mendapatkan kelulusan dasar daripada pihak Jemaah Menteri. Selepas kelulusan dasar, baru boleh kita draf pindaan itu dalam bentuk rang undang-undang oleh Jabatan Peguam Negara. Dan saya telah menyatakan bahawa komitmen Kementerian Pengangkutan ialah membawa pindaan dasar ini dan MJM itu sedang disediakan. Malah, telah pun di-*circulate* kepada kementerian-kementerian, menunggu beberapa lagi ulasan dan akan dibawa kepada Jemaah Menteri dalam masa satu hingga dua bulan.

Selepas mendapat kelulusan dasar daripada Jemaah Menteri, maka kita akan serah kepada Jabatan Peguam Negara untuk membuat rang undang-undang dan komitmen dan juga hala tuju kita ialah membawa satu lagi pindaan rang undang-undang pindaan Akta Pengangkutan Jalan ini pada penghujung tahun ini iaitu pada persidangan kali ketiga. Jadi, bukannya kita tak serius. Kita serius, tak pernah seserius macam ini.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: *[Bangun]*

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

Tuan Loke Siew Fook: Jadi, Puan Yang di-Pertua, bagi saya jawablah sebab ramai dah cakap berkenaan perkara ini. Saya tak nak bagi apa-apa ruang untuk mencelah lagi sebab hanya ada 30 saat.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Saya nak bagi pandangan lagi secara...

Tuan Loke Siew Fook: Tak apa, pandangan dah dengar dah.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Cadangan, cadangan baru.

Tuan Loke Siew Fook: Saya dah dengar banyak pandangan dah.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Nak kongsi ini yang dikatakan...

Tuan Loke Siew Fook: Tak apa, tak apa.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Kita beri sebagai pembangkang, memberi satu komitmen untuk kita kongsi pandangan untuk kita laksanakan kepada rakyat.

Tuan Loke Siew Fook: Ya, Yang Berhormat telah bagi pandangan.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Tak, ada satu lagi saya tak masuk.

Tuan Loke Siew Fook: Kita telah dengan pandangan.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Pandangan ini...

Tuan Loke Siew Fook: Kita punya pandangan bahawa Puan Yang di-Pertua, saya dah katakan bahawa.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Kementerian Pengangkutan dan Kerajaan MADANI pada hari ini cukup serius untuk menangani isu.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Isu bukan sahaja isu pemandu mabuk.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Saya ada satu.

Tuan Loke Siew Fook: Pemandu yang menggunakan alkohol, pemandu yang menggunakan dadah...

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Ya.

Tuan Loke Siew Fook: ...dalam pemanduan kita cukup serius untuk kita laksanakan untuk mengubah sikap tersebut. Memang kita juga *zero tolerance* kepada pemandu-pemandu seperti ini yang menyebabkan kematian dan juga membawa bahaya kepada orang lain. Tetapi untuk kita melaksanakan sesuatu pindaan, satu perubahan perlu ada proses dia.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Saya nak minta satu je, Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Jadi, proses dia sedang kita lakukan.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Jadi, proses itu apabila...

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Yang Berhormat Menteri, saya minta dengan elok, saya minta dengan elok.

Tuan Loke Siew Fook: ...dimuktamadkan oleh Kabinet akan kita...

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: *Very polite I ask you.*

Tuan Loke Siew Fook: ...akan kita benarkan. Jadi...

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Menteri.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Saya minta sangat elok. Saya tak akan kritik, saya nak minta.

Tuan Loke Siew Fook: Kami tak akan...

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Menteri.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Saya tak akan kritik, saya nak minta.

Tuan Loke Siew Fook: Okey, silakan.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Untuk yang— terima kasih, Yang Berhormat Menteri, terima kasih Puan Yang di-Pertua. Ya lah, baguslah apa yang kita bangkitkan itu diberi respons yang sangat baik. Saya ucap terima kasih.

Cuma, saya nak minta lagi satu cadangan untuk kita. Berkaitan dengan alkohol ini, kita tak ada nak menghalang mereka yang nak minum. Minumlah tetapi kita harap ini pandangan saya ini ya, yang saya nak bagi tahu ini. Cadangan daripada Kementerian Pengangkutan atau pada Menteri Pengangkutan, supaya mereka yang minum ini tidak boleh memandu kereta.

Sebab kesan-kesan bila mereka minum mungkin mabuk, mereka secara rekod walaupun Yang Berhormat kata lima *percent* sahaja yang terlibat tetapi kesan dia sangat besar kepada keluarga yang tinggal, akibat daripada mereka mabuk melanggar orang, bunuh mati keluarga yang tinggal, anak-anak yang sekolah yang perlu cari makan.

Jadi, kita buat satu rang undang-undang supaya mereka yang minum, boleh minum, tak ada masalah. Itu hak mereka tapi jangan memandu ketika kamu— itu undang-undang yang saya cadangkanlah kalau kita boleh berkongsi. Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Terima kasih. Memang had sedia ada itu sudah ada dalam peruntukan undang-undang, berapa had dia memang kita telah *review* dan sebagainya mengikut piawaian antarabangsa.

Tetapi pada masa yang sama, memang mesej kita, kempen kita dan sebagainya memang di kalangan masyarakat bukan Islam pun selalu kita memberikan nasihat supaya kalau nak minum, jangan memandu. *Don't drink and drive.* Memang itu mesej yang kita sampaikan kepada semua pihak.

Jadi, apa yang kita bincangkan pada hari ini ialah bagaimana untuk kita memperketat kan dari segi keadilan kepada mangsa. Okey, apa pun undang-undang, kita sudah tentu bukan kata *100 percent,* 100 peratus boleh mengelakkan apa-apa kemalangan, okey. Jadi, kita ada hukuman mati untuk pengedar dadah. Masih juga ramai yang mengedar dadah. Jadi, memang betul bahawa apa sahaja undang-undang dia tidak akan *100 percent* dapat mengelakkan sesuatu kemalangan ataupun sesuatu jenayah itu dilakukan.

Jadi, memang kita tidak *tolerance.* Tak ada toleransi kepada isu pemandu mabuk ataupun pemandu yang mengambil dadah dalam pemanduan, tetapi kita nak lihat bagaimana undang-undang dapat menjamin keadilan. Sekiranya apa-apa kemalangan ini berlaku, mangsa, keluarga mangsa yang terlibat itu diberikan keadilan dan itu yang nak kita bawa kepada rakyat kita, kepada negara kita dalam sistem undang-undang.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Minta.

Tuan Loke Siew Fook: Ini yang akan kita bawa.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Minta penjelasan sikit je.

Tuan Loke Siew Fook: Tak apa, tak apa. Rantau Panjang saya dengar tadi dan saya kata bahawa Rantau Panjang kata kita tak serius. Saya jawab semalam dalam pembentangan saya dah nyatakan kita akan bawa lagi pindaan ini kali kedua dalam tahun ini juga.

Jadi, ini menunjukkan keseriusan kerajaan dalam menangani isu ini dan kempen berterusan akan dibuat untuk memastikan supaya ada perubahan sikap di kalangan masyarakat kita supaya mana-mana pihak yang telah minum jangan memandu. Ini mesej berterusan kita dan konsisten daripada pihak kerajaan.

Jadi, Puan Yang di-Pertua, itu sahaja yang saya nak.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Menteri, Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Saya harap bahawa Puan Yang di-Pertua...

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Menteri, ada satu soalan saya tak dijawab.

Tuan Loke Siew Fook: Tak apalah, kalau yang tak terjawab itu banyak lagi tak terjawab.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Soalan saya berkaitan dengan tonto itu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Tolong jawablah.

Tuan Loke Siew Fook: Kalau ada apa-apa soalan lain, saya mohon agar diberikan jawapan.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Masa masih ada, belum cukup pukul 5.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Menteri, saya nak tanya satu soalan sahaja. Satu soalan.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Menteri boleh jawab secara bertulis.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Nile Tech Sdn. Bhd. berada dalam aplikasi kerajaan dalam *MyJPJ*. Kenapa syarikat tersebut berada di dalam MyJPJ? *[Dewan riuh]* Adakah ini bentuk monopoli ataupun begitu *special* sekali?

Tuan Loke Siew Fook: Ya, dia nak *provoke*. Saya boleh jawab.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Eh *provoke* lah. Ha tengok.

Tuan Loke Siew Fook: Tak ada apa-apa syarikat monopoli, mana ada syarikat monopoli.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Bila masa masalah saya *provoke*?

Tuan Loke Siew Fook: Bukan, *you* tanya seolah-olah kita... *[Tidak jelas]*

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Kenapa saya *provoke?* Saya kata Nile Tech ini kenapa berada dalam *MyJPJ*... *[Tidak jelas]*

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

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Oi, Besut, Besut, bagilah Menteri jawab Besut. Oi, Besut. *[Pembesar suara dimatikan]*

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat.

Tuan Loke Siew Fook: Mana ada mana-mana satu syarikat kita berikan monopoli.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Hulu Langat bela sungguh DAP.

Tuan Loke Siew Fook: Yang boleh akses pada JPJ.

[Dewan riuh]

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Aplikasi kerajaan. *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: *Level* bekas hakim.

Datuk Dr. Radzi bin Jidin [Putrajaya]: Yang Berhormat Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Datuk Dr. Radzi Jidin [Putrajaya]: Kalau boleh satu saja. Speaker, Speaker. *[Pembesar suara dimatikan]*

■1650

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat, masa sudah tamat. Sila duduk. Kalau tak mahu duduk, boleh keluar. *[Dewan riuh]* Mahu duduk? Boleh duduk? Sila duduk. Terima kasih.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa rang undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang.

[Masalah dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujukan]

[Rang undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan
sebagai Jawatankuasa]

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

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

[Fasal-fasal dikemukakan kepada Jawatankuasa]

Fasal-fasal 1 hingga 41 –

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Pasir Gudang.

4.51 ptg.

Tuan Hassan bin Abdul Karim [Pasir Gudang]: Terima kasih Puan Speaker. Saya ingin merujuk kepada fasal 6 berkaitan seksyen 14, fasal 7 berkaitan

seksyen 15 dan fasal 11 berkaitan seksyen 26. Perbahasan saya ini berdasarkan daripada pengalaman dan pemerhatian saya, apa yang saya lihat yang berlaku di mahkamah majistret yang mendengar kes-kes kesalahan di bawah Akta Pengangkutan Jalan ini.

Dalam ketiga-tiga fasal dan seksyen itu, pindaan ini ialah mengenakan – menaikkan denda tidak kurang daripada RM300 kepada denda tidak kurang daripada RM500. Seksyen 14 ertinya kegagalan mempamerkan nombor pendaftaran. Seksyen 15 mengenai kegagalan tiada lesen kenderaan motor yang sah dan seksyen 26 berkenaan tiada mempunyai lesen memandu yang sah.

Dengan mengenakan tidak kurang RM300, ini bermakna Parlimen menggubal undang-undang yang akan mengikat tangan majistret. Majistret tak ada pilihan lain kalau pesalah OKT itu mengaku salah pun— kebanyakan mereka mengaku salah. Sebab susah, biasanya tiada alasan untuk membela mengaku salah. Jadi, majistret tangan dia terikat. Dan kalau pergilah, besok pergi ke mahkamah majistret, yang terlibat dalam kesalahan seksyen 14, 15 dan 26 ini rakyat miskin tau, rakyat miskin. Motosikal dia dah usang, kereta Kancil, dia punya plat itu bergegar-gegar, ikat dengan dawai dan sebagainya.

Jadi, saya mencadangkan daripada mandatori RM300 itu, kita gubal supaya yang tidak kurang RM300 tu dibatalkan, kita ganti dengan tidak lebih RM500. Jadi, kalau kita kata tak lebih RM500, majistret tu ada budi bicara dialah. Jadi, itulah pandangan saya. Terima kasih Puan Speaker.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Tumpat.

Dato' Ngeh Koo Ham [Beruas]: *[Bangun]*

4.54 ptg.

Dato’ Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: Tumpat, okey. Saya merujuk kepada pindaan seksyen 53B fasal 17 berkenaan dengan perkataan *“kamera”* yang digunakan. Kamera di sini merujuk kepada *dashcam* atau kamera AES? Sebab bila disebut *“kamera”,* ia agak umum. Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Beruas.

4.55 ptg.

Dato' Ngeh Koo Ham [Beruas]: Terima kasih Puan Timbalan Yang di-Pertua. Saya merujuk kepada tambahan seksyen baharu 119C yang menyatakan *“Ketua pengarah, pegawai polis atau pegawai pengangkutan jalan boleh melarang*

mana-mana kenderaan motor yang didaftarkan di Malaysia di bawah akta ini daripada memasuki atau keluar dari Malaysia jika terdapat apa-apa perkara atau hal yang belum selesai berhubungan dengan apa-apa pelanggaran atau kesalahan yang bertentangan dengan akta ini".

Saya mohon kepada kerajaan, kalau boleh kita lebih jelas dalam hal ini dan dinyatakan di sini, yang belum selesai berhubungan dengan apa-apa kes di mahkamah— berhubungan dengan apa-apa kes di mahkamah dengan apa-apa pelanggaran atau kesalahan yang bertentangan dengan akta ini.

Ini kerana di dalam media, dinyatakan kalau ada *outstanding summonses.* Kita tahu saman ini banyak yang AES, ada orang guna nombor plat palsu dan saman dikeluarkan tapi belum dibuktikan mereka telah melakukan kesalahan. Dan daripada laporan yang kita nampak dalam media, lebih daripada RM2 juta saman yang tertunggak. Adakah semua kereta-kereta yang ada saman tertunggak ini dilarang keluar masuk di Malaysia?

Jadi, harap dapat penjelasan. Kalau boleh dipinda, kalau tidak, kerajaan memberi satu jaminan hanya berhubungan dengan kes-kes yang sedang berjalan di mahkamah supaya rakyat rasa lega dan akta ini tidak akan meliputi ratusan ribu kenderaan berkenaan. Terima kasih Puan Timbalan Yang di-Pertua.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Saya silakan Yang Berhormat Menteri untuk menjawab.

4.56 ptg.

Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]: Pertamanya Puan Yang di-Pertua, hasrat ataupun semangat yang kita katakan dari segi denda itu ialah had maksimum RM500, bukannya semestinya RM500. Ia boleh lebih bawah daripada RM500.

Dari segi kalau katakan kita tak memberikan ruang kurang daripada RM300, kompaun itu boleh dikeluarkan oleh pihak JPJ dan kompaun itu boleh selesaikan tanpa pergi ke mahkamah. Jadi kalau kompaun itu diselesaikan sebelum pergi ke mahkamah, memang kita ada kadar-kadar ataupun cara-cara untuk mengurangkan kadar kompaun tersebut.

Umpamanya seperti yang saya katakan, kita sekarang ini ada dasar. Kalau mereka bayar lebih awal, kadar kompaunnya ialah 50 peratus lebih rendah daripada kompaun yang dikenakan. Jadi, itu masih ada budi bicara dalam pihak JPJ dan tidak semestinya bahawa dia mesti dikenakan kepada kompaun yang maksimumnya.

Namun begitu, kompaun ini ialah untuk memberikan satu didikan ataupun satu amaran supaya pesalah-pesalah ini belajar daripada tidak mengulangi kesalahan jalan raya yang dilakukan.

Yang keduanya berkenaan dengan kamera yang ditanya oleh Tumpat. Kamera ini ialah merujuk kepada kamera penguatkuasaan seperti AWAS dan juga HS-WIM dan sebagainya. Jadi sebab kita akan memperkenalkan satu sistem penguatkuasaan untuk kenderaan-kenderaan komersial terutamanya yang pernah kita nyatakan dalam Dewan yang mulia ini iaitu panggil HS-WIM (*weight in motion*).

Jadi, dia apabila kenderaan berat itu melalui kawasan itu, ada sensor dia, ada kamera dia. *So,* kamera yang *captured* kenderaan itu perlu dijadikan sebagai bahan pembuktian. Jadi, itu merujuk kepada kamera-kamera penguatkuasaan yang telah pun ditauliahkan dan disahkan oleh JPJ. Bukannya merujuk kepada *dashcam* kenderaan peribadi dan sebagainya.

Berkenaan dengan Beruas, apa yang kita nak berikan kuasa kepada JPJ ialah untuk mengekang kenderaan-kenderaan asing. *Target* kita lebih kepada kenderaan-kenderaan asing. Kalau kenderaan-kenderaan asing yang masuk ke dalam negara kita, dia buat macam-macam kesalahan, dia ada saman tertunggak, kita perlu ada satu mekanisme, satu undang-undang untuk menyekat kenderaan itu daripada meninggalkan negara kita sebelum mereka menyelesaikan semua saman-saman tertunggak itu. Itu merujuk kepada kenderaan-kenderaan asing.

Untuk kenderaan-kenderaan Malaysia, itu merujuk kepada kes-kes mahkamahlah yang kita yang biasanya kalau kes-kes mahkamah yang ada tertunggak ataupun masih berjalan, kalau tak selesai lagi, maka ada kuasa untuk kita menghalang mereka daripada meninggalkan negara.

Tetapi hasrat kita ialah lebih kepada penguatkuasaan terhadap kenderaan-kenderaan asing kerana adalah tidak adil kalau mereka ini kenderaan asing masuk ke negara kita, ada kesalahan, dia dikenakan saman, dia boleh terus keluar negara kita tanpa apa-apa tindakan. Jadi, ini yang kuasa yang kita minta daripada Parlimen untuk memberikan kuasa ini kepada JPJ untuk melakukan penguatkuasaan. Itu saja Puan Yang di-Pertua, terima kasih.

*[**Fasal-fasal 1 hingga 41** diperintahkan jadi sebahagian daripada rang undang-undang]*

[Rang undang-undang dimaklumkan kepada Majlis Sekarang]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

[Rang undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan; dibacakan kali yang ketiga, disokong oleh Timbalan Menteri Pengangkutan Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah dan diluluskan]

■1700

RANG UNDANG-UNDANG
RANG UNDANG-UNDANG PENJARA (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Dipersilakan Yang Berhormat Menteri untuk kemukakan rang undang-undang ini.

5.02 ptg.

Timbalan Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah]: *Bismillahirrahmanirrahim*. Yang Berhormat di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu Rang Undang-undang Penjara (Pindaan) 2026 dibaca kali kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, Akta Penjara 1995 [Akta 537] merupakan suatu akta yang digubal bagi mengawal selia pentadbiran dan pengurusan Institusi Penjara di Malaysia. Akta ini memperuntukkan kuasa, tanggungjawab dan tata cara berkaitan pengendalian banduan dan keselamatan penjara dengan matlamat untuk memastikan sistem pemenjaraan dilaksanakan secara teratur dan berkesan. Akta 537 kali terakhir dipinda adalah pada tahun 2015.

Selaras dengan perubahan masa dan keperluan semasa, Kementerian Dalam Negeri berhasrat untuk meminda akta ini bagi memastikan peruntukan undang-undangnya kekal relevan dan responsif terhadap perkembangan semasa berkaitan perkhidmatan korektif negara. Pindaan terkini akta ini merangkumi aspek perundangan yang lebih komprehensif bagi membolehkan Jabatan Penjara Malaysia melaksanakan dasar semasa sistem perundangan negara dengan lebih berkesan.

Jemaah Menteri pada 5 Julai 2024 semasa menimbangkan memorandum daripada Menteri Dalam Negeri bertajuk *Kelulusan Dasar Pindaan Akta Penjara 1495* [Akta 537] telah bersetuju dengan cadangan penetapan dasar supaya akta ini dipinda bertujuan bagi memperkukuhkan pengurusan institusi penjara serta memastikan peruntukan undang-undang sedia ada kekal relevan.

Selanjutnya, Jemaah Menteri pada 5 Jun 2026 semasa menimbangkan memorandum daripada Menteri Dalam Negeri bertajuk Rang Undang-undang

Penjara (Pindaan) 2026 telah bersetuju supaya Rang Undang-undang Penjara (Pindaan) 2026 dibentang di Mesyuarat Parlimen.

RUU Penjara (Pindaan) 2026 ini seterusnya telah dibentang kepada Jawatankuasa Pilihan Khas Hak Asasi Manusia, Pilihan Raya dan Reformasi Institusi pada 29 Oktober 2025 dan JKPK Keselamatan pada 16 Jun 2026. JKPK secara umumnya memberikan maklum balas positif terhadap pindaan-pindaan yang dihasratkan oleh Kementerian Dalam Negeri melalui RUU ini. Taklimat dan sesi libat urus bersama Ahli Parlimen juga telah diadakan.

Ahli-ahli Yang Berhormat, Rang Undang-undang Penjara (Pindaan) 2026 dilihat sebagai suatu langkah reformasi bagi memperkukuhkan sistem tadbir urus yang melibatkan pemulihan dan keselamatan di penjara menjadi lebih responsif dan bersesuaian dengan cabaran semasa dan selari dengan amalan terbaik di peringkat antarabangsa.

Secara keseluruhannya, rang undang-undangnya memberi tumpuan kepada empat aspek utama iaitu:

(a) menangani isu kesesakan penjara melalui pendekatan pemulihan yang lebih dinamik;

(b) memperkukuh tadbir urus dan keselamatan serta pengoperasian institusi penjara;

(c) memperkasa program pemulihan, latihan kemahiran dan pekerjaan banduan; dan

(d) memperkukuh penglibatan komuniti dalam menyokong proses pemulihan dan re-integrasi pesalah ke dalam masyarakat

Melalui rang undang-undang ini, Kementerian Dalam Negeri berhasrat untuk melaksanakan pindaan terhadap tujuh seksyen sedia ada serta satu pindaan terhadap jadual berkaitan di samping mewujudkan suatu bahagian baharu berserta dua seksyen baharu.

Pindaan terhadap seksyen sedia ada antaranya melibatkan pindaan terhadap seksyen 2 iaitu tafsiran banduan yang turut diperluas kepada banduan yang dilepaskan secara berlesen di bawah seksyen 43 akta ini. Ini selaras dengan hasrat Jabatan Penjara Malaysia yang menyasarkan dua pertiga banduan yang layak untuk menjalani program pemulihan dalam komuniti menjelang tahun 2030.

Tafsiran pegawai yang menjaga turut diperkemas dengan memperluas maksudnya kepada pegawai penjara yang bertanggungjawab mengurus pusat

latihan pegawai penjara yang diisytiharkan sebagai penjara di bawah seksyen 3 Akta 537. Perluasan tafsir ini dibuat bagi memastikan kejelasan dari segi bidang kuasa, peranan dan tanggungjawab pegawai yang menjaga.

Selain itu, tafsiran pegawai penjara rendah dipinda bagi menggantikan pangkat Sub Inspektor Penjara dengan pangkat baharu, Ketua Sub Inspektor Penjara sebagai pangkat tertinggi bagi pegawai rendah penjara. Takrif pengamal perubatan berdaftar juga ditambah baik dengan hanya memperuntukkan pengamal perubatan yang didaftarkan penuh di bawah seksyen 14 Akta Perubatan 1971 [Akta 50] sahaja boleh dilantik menjadi pegawai perubatan atau pegawai pergigian di mana-mana penjara tertentu.

Kementerian Dalam Negeri juga berhasrat untuk meminda seksyen 13 iaitu Kuasa Komisioner Jeneral, Pengarah Penjara Negeri dan pegawai yang menjaga yang memperuntukkan bahawa pegawai yang menjaga hendaklah tertakluk kepada arahan Komisioner Jeneral, menyelia dan mengawal semua perkara yang berkaitan dengan penjara dan pusat latihan pegawai penjara. Pindaan dibuat memandangkan tugas pegawai yang menjaga pada masa ini adalah untuk menyelia dan mengawal semua perkara yang berkaitan dengan penjara sahaja.

Di samping itu Yang Berhormat, cadangan pindaan akta ini turut melibatkan pindaan terhadap seksyen 25 iaitu pegawai penjara tidak boleh menjadi anggota kesatuan sekerja yang mana turut memperuntukkan bahawa kesatuan bagi pegawai penjara yang ditubuhkan adalah dikendali dan ditadbir mengikut apa-apa cara atau arahan yang ditetapkan oleh Menteri. Berbanding sebelum ini yang mensyaratkan persatuan tersebut di kendali mengikut peraturan-peraturan yang dibuat oleh Menteri.

Pengurusan Lembaga Parol turut ditambah baik melalui pindaan terhadap seksyen 46B yang bertujuan untuk memberi kuasa kepada Menteri bagi menentukan kadar elaun anggota Lembaga Parol selepas berunding dengan Menteri Kewangan.

Selain itu Yang Berhormat, pindaan akta ini turut melibatkan pindaan terhadap seksyen 47 berkaitan kesan hukuman pemenjaraan. Pindaan ini— banduan yang sedang menjalani hukuman penjara hendaklah melaksanakan kerja yang diarahkan oleh pegawai yang menjaga sepanjang tempoh hukumannya. Kerja tersebut boleh dilakukan sama ada secara individu atau berkumpulan. Pada masa ini, peruntukan sedia ada hanya membenarkan kerja dijalankan secara berkumpulan.

Di bawah RUU ini juga dicadangkan agar penalti am dinaikkan bagi kesalahan-kesalahan di bawah Akta 537 atau peraturan-peraturan di bawah akta ini yang tiada penalti dibentuk kan secara nyata Iaitu daripada denda tidak melebihi RM500 kepada RM5,000. Dan, daripada pemenjaraan selama tempoh tidak melebihi enam bulan kepada pemenjaraan selama tempoh tidak melebihi setahun. Penalti am ini tidak pernah dipinda sejak tahun 1995.

Cadangan pindaan di bawah seksyen 60 iaitu Kumpulan Wang Hadiah Pegawai Penjara turut memperuntukkan bahawa Kumpulan Hadiah Wang Hadiah Pegawai Penjara tidak lagi terhad kepada wang sahaja, malah merangkumi apa-apa harta lain atau wang yang diperoleh daripada pelupusan harta tersebut.

Di bawah RUU ini juga, Jadual Pertama Akta 537 turut dipinda dengan memasukkan pangkat baharu iaitu Ketua Penolong Penguasa Penjara bagi kategori pegawai kanan penjara dan Ketua Sub Inspektor Penjara bagi kategori pegawai rendah penjara.

Ahli-ahli Yang Berhormat di bawah RUU ini, suatu bahagian baharu turut diperkenal iaitu berhubung dengan peranti pengawasan elektronik.

■1710

Bahagian baharu ini, memberi kuasa kepada Komisioner Jeneral untuk memasang peranti, pengawasan elektronik kepada banduan tertentu bagi tujuan memantau pergerakan dan keberadaan banduan sama ada di dalam atau di luar penjara. Tertakluk kepada terma dan syarat yang ditetapkan oleh Komisioner Jeneral. Bahagian ini juga memperuntukkan kesalahan dan penalti bagi ketidakpatuhan terhadap terma dan syarat tersebut serta bagi perbuatan mengganggu, merosakkan, memusnahkan atau menghilangkan peranti pengawasan elektronik yang dipasang.

Ahli Yang Berhormat, di bawah pindaan Akta 537 juga terdapat seksyen baharu yang diwujudkan iaitu berhubung dengan penubuhan sukarelawan di penjara. Seksyen baharu ini, memberi kuasa kepada Komisioner Jeneral untuk melantik sukarelawan bagi membantu pegawai penjara melaksana apa-apa program pemulihan di bawah Akta 537.

Selain itu, terdapat juga seksyen baharu yang diwujudkan, iaitu pelindungan terhadap guaman dan prosiding undang-undang yang bertujuan untuk melindungi pegawai penjara atau mana-mana individu yang bertindak mengikut perintah, arahan atau suruhan Komisioner Jeneral daripada sebarang tindakan undang-undang.

Selain tindakan itu, dilakukan dengan suci hati dan bagi melaksanakan peruntukan di bawah akta ini.

Secara keseluruhannya, RUU Penjara (Pindaan) 2026, mengandungi 12 fasal dan empat subfasal, di dalamnya. Fasal-fasal pindaan adalah seperti berikut:

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan akta kuat kuasa dijalankan.

Fasal 2 bertujuan untuk meminda seksyen 2 [Akta 537] seperti berikut.

Subfasal 2(a) bertujuan untuk meminda takrif banduan bagi meluaskan takrif itu untuk tujuan merangkumi banduan yang dilepaskan secara lesen di bawah seksyen 43 [Akta 537];

Subfasal 2(b) bertujuan untuk meminda takrif pegawai penjara rendah bagi mengganti pangkat Sub Inspektor Penjara dengan pangkat baharu, Ketua Sub Inspektor Penjara sebagai pangkat tertinggi bagi pegawai rendah penjara. Pindaan ini berbangkit daripada pindaan pada Jadual Pertama pada Akta 537 yang memasukkan pangkat baharu Ketua Sub Inspektor Penjara;

Subfasal 2(c) bertujuan untuk meminda takrif pegawai yang menjaga, untuk meluaskan takrif itu untuk turut merangkumi seseorang pegawai penjara yang bertanggungjawab bagi suatu pusat latihan pegawai penjara yang diisytiharkan sebagai suatu penjara di bawah seksyen 3 [Akta 537]; dan

Subfasal 2(d) bertujuan untuk meminda takrif pengawal perubatan berdaftar untuk mengeluarkan pengamal perubatan yang didaftar sementara di bawah subseksyen 12, Akta Perubatan 1971 [Akta 50]. Dengan takrif itu, dengan itu pengamal perubatan yang didaftar ke sementara di bawah seksyen 12 [Akta 50] tidak boleh dilantik menjadi pegawai perubatan atau pegawai pergigian bagi mana-mana penjara tertentu.

Fasal 3 pula bertujuan untuk meminda perenggang 13(2)(a), Akta 577 bagi memperuntukkan bahawa pegawai yang menjaga hendaklah tertakluk kepada arahan Komisioner Jeneral, menyelia dan mengawal semua perkara yang berkaitan dengan pusat latihan pegawai penjara. Pada masa ini Yang Berhormat, tugas pegawai yang menjaga, adalah untuk menyelia dan mengawal semua perkara yang berkaitan dengan penjara sahaja.

Fasal 40 pula, Yang Berhormat, bertujuan untuk meminda seksyen 25 [Akta 537] untuk memperuntukkan bahawa persatuan bagi pegawai penjara yang ditubuhkan di bawah seksyen 25 [Akta 537] hendaklah dikendalikan dan ditadbir mengikut apa-apa cara sebagaimana yang ditentukan oleh Menteri. Pada masa ini,

seksyen 25 [Akta 537] memperuntukkan bahawa persatuan bagi pegawai penjara hendaklah di kendali dan ditadbir mengikut peraturan-peraturan yang dibuat oleh Menteri.

Fasal 5 bertujuan untuk meminda seksyen 46B [Akta 537] bagi memberi kuasa Menteri untuk menentukan kadar elaun bagi anggota suatu lembaga parol selepas berunding dengan Menteri Kewangan.

Fasal 6 pula bertujuan untuk memasukkan bahagian baharu IVAA ke dalam Akta 537. Bahagian baharu IVAA yang dicadangkan bertujuan untuk memasukkan peruntukan yang berhubungan dengan peranti pengawasan elektronik di bawah seksyen baharu 46OA.

Seksyen baharu 46OA memberi komisioner jeneral kuasa untuk membuat suatu perintah supaya suatu peranti pengawasan elektronik dipasang kepada mana-mana banduan yang dikurung dalam suatu penjara, dalam jagaan atau di bawah kawalan seorang pegawai penjara, dilepaskan secara lesen di bawah seksyen 43 atau dilepaskan secara parol di bawah seksyen 46H, tertakluk kepada terma dan syarat sebagaimana yang ditentukan oleh komisioner jeneral penjara. Peranti pengawasan elektronik ini dipasang kepada seorang banduan untuk mengawasi banduan itu semasa berada dalam penjara atau di luar batasan penjara.

Seksyen baharu 46OA yang dicadangkan juga, bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi kesalahan tidak mematuhi terma dan syarat peranti pengawasan elektronik, dan kesalahan dan penalti bagi mengganggu, merosakkan, musnahkan dan menghilangkan peranti pengawasan elektronik.

Fasal 7, bertujuan untuk meminda seksyen 47 [Akta537], untuk memperuntukkan bahawa suatu hukuman pemenjaraan yang telah jatuhkan atau yang akan jatuhkan ke atas seseorang banduan hendaklah semata tempoh hukumannya tertakluk kepada menjalankan apa-apa kerja sebagaimana yang diarahkan oleh pegawai yang menjaga dan kerja itu hendaklah dijalankan secara individu atau secara kumpulan. Pada masa kini, kerja itu hendaklah, hanya dijalankan secara berkumpulan.

Fasal 8, bertujuan untuk meminda seksyen 59 [Akta 537], bagi menaikkan penalti am bagi kesalahan-kesalahan di bawah Akta 537 atau peraturan-peraturan yang dibuat di bawah Akta 537, yang tiada penalti diperuntukkan secara nyata daripada denda tidak melebih RM500 kepada denda tidak melebih RM5,000 dan daripada pemenjaraan, selama tempoh tidak melebihi enam bulan kepada pemenjaraan selama tempoh tidak lebih satu tahun.

Manakala, fasal 9 bertujuan untuk meminda perenggan 60(2)(d) [Akta 537], untuk memperuntukkan bahawa Kumpulan Wang Hadiah Pegawai Penjara hendaklah juga terdiri daripada semua wang yang diperoleh daripada pelupusan mana-mana harta yang dirampas atau yang pemunyaannya tidak diketahui dan dijumpai semasa suatu penggeledahan dalam suatu penjara.

Pada masa kini, perenggan 60(2)(d) [Akta 537], memperuntukkan bahawa hanya semua wang yang dirampas atau pemunyaannya tidak diketahui atau dijumpai semasa penggeledahan dalam suatu penjara boleh dimasukkan ke dalam akaun wang hadiah pegawai penjara.

Fasal 10 pula, bertujuan untuk memasukkan seksyen baharu 63A ke dalam Akta 537. Seksyen baharu 63A, yang dicadangkan bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada mana-mana pegawai penjara, atau mana-mana orang bagi atau atas sebab atau berkenaan dengan apa-apa perbuatan yang dilakukan atau berupa dilakukan olehnya di bawah perintah arahan atau suruhan Komisioner Jeneral daripada apa-apa tindakan guaman, pendakwaan atau prosiding lain dalam mana-mana mahkamah jika perbuatan kecuaian atau keingkaran itu telah dibuat atau dilakukan olehnya dengan suci hati dan dengan mempercayai munasabahnya bahawa ia perlu bagi maksud yang diniatkan untuk dicapai melaluinya dan bagi melaksanakan peruntukan Akta 537.

Fasal 11, bertujuan untuk memasukkan seksyen baharu 66A ke dalam Akta 57. Seksyen baharu 66A, yang dicadangkan bertujuan untuk memberi Komisioner Jeneral, kuasa untuk melantik apa-apa bilangan sukarelawan, sebagaimana yang diperlukan untuk membantu pegawai penjara. untuk melaksanakan apa-apa program pemulihan di bawah Akta 537.

Dan akhirnya, fasal 12, bertujuan untuk meminda jadual pertama kepada Akta 537, bagi memasukkan pangkat baharu Ketua Penolong Penguasa Penjara dan Ketua Sub Inspektor Penjara.

Secara keseluruhannya Yang Berhormat, RUU Penjara (Pindaan) 2026, merupakan satu langkah progresif yang bukan sahaja memperuntukkan keselamatan dan tadbir urus negara, penjara, malah memperluaskan pendekatan pemulihan berasaskan teknologi, pekerjaan dan penglibatan komuniti.

Yang Berhormat Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ada sesiapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Pertahanan [Tuan Haji Adly bin Zahari]: Puan Yang di-Pertua, saya menyokong.

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 Penjara 1995 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Saya baca senarai pembahas. YB Beaufort, YB Ketereh, YB Tuaran, YB Pendang, YB Jelutong, YB Kuala Kedah, YB Jempol dan YB Selayang. Yang tak sempat bahas hari ini, akan bahas esok.

Setiap pembahas diberi masa enam minit. Saya jemput Yang Berhormat Beaufort.

5.19 ptg.

Datuk Hajah Siti Aminah binti Aching [Beaufort]: *Bismillahirahmanirahim*. Terima kasih Puan Yang di-Pertua kerana memberi ruang dan peluang kepada Beaufort untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Penjara (Pindaan) 2026.

■1720

Puan Yang di-Pertua, sebelum saya menyentuh inti pati rang undang-undang ini, izinkan saya berkongsi kisah seorang anak Sabah iaitu Dr. Malik Yatam. Beliau pernah menjalani hukuman penjara selama lebih dua dekad. Namun di sebalik tembok penjara, beliau memilih untuk mengubah haluan hidup melalui pendidikan sehingga berjaya memperolehi ijazah doktor falsafah ataupun PhD.

Hari ini selepas dibebaskan, beliau kembali menyumbang kepada masyarakat melalui bidang keusahawanan serta usaha membantu bekas banduan membina kehidupan baru. Kisah beliau membuktikan bahawa penjara bukan sekadar tempat menghukum tetapi juga institusi pemulihan yang mampu melahirkan insan yang lebih baik apabila berpeluang yang kedua kali diberikan. Justeru, Beaufort melihat pindaan ini sebagai langkah penting untuk memperkukuh sistem pemulihan negara agar lebih berkesan, progresif dan berorientasikan pembangunan insan.

Puan Yang di-Pertua, Beaufort menyambut baik cadangan kerajaan membenarkan pelantikan sukarelawan bagi membantu program pemulihan banduan. Namun, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada Menteri mengenai skop sebenar pelantikan tersebut. Adakah sukarelawan hanya akan terlibat dalam program tertentu seperti kaunseling, pendidikan, latihan kemahiran dan

pembangunan sahsiah atau mereka akan menjalankan tugasan secara berkala yang sebelum ini dilaksanakan oleh pegawai penjara?

Perkara ini penting kerana kita tidak mahu berlakunya pertindihan fungsi yang boleh menjejaskan keperluan perjawatan, kebajikan dan pembangunan kerja pegawai penjara pada masa hadapan. Oleh itu, kerajaan perlu memperjelaskan mekanisme pelantikan, skop tugas, tempoh perkhidmatan serta bentuk latihan yang akan diberikan kepada sukarelawan bagi memastikan mereka benar-benar berperanan sebagai pelengkap kepada sistem pemulihan dan bukan pengganti kepada fungsi teras Jabatan Penjara.

Puan Yang di-Pertua, saya juga mengambil perhatian terhadap cadangan memperluaskan penggunaan peranti pengawasan elektronik atau *electronic monitoring device* kepada banduan yang berada dalam jagaan penjara serta mereka yang dilepaskan secara lesen atau parol. Penggunaan teknologi ini mampu membantu mengurangkan risiko pengulangan jenayah dan meningkatkan pemantauan terhadap banduan yang senang menjalani proses reintegrasi ke dalam masyarakat.

Namun saya ingin bertanya kepada Menteri, apakah kriteria yang akan digunakan untuk menentukan kelayakan seseorang banduan dipasang peranti ini? Adakah ia hanya melibatkan pesalah berisiko tinggi dan bukan ganas atau turut melibatkan kategori kesalahan yang lain?

Selain itu, adakah syarat pergerakan seperti had kawasan atau radius tertentu akan terus dikekalkan atau kerajaan bercadang memperkenalkan pendekatan baru yang lebih fleksibel berdasarkan tahap risiko individu. Penjelasan ini penting bagi memastikan keseimbangan antara objektif pemulihan dan kepentingan keselamatan awam dapat dipelihara.

Puan Yang di-Pertua, Beaufort turut mengambil perhatian terhadap peruntukan yang memberikan perlindungan undang-undang kepada pegawai penjara yang bertindak dengan suci hati dalam melaksanakan tugas. Kita memahami bahawa pegawai penjara berdepan pelbagai cabaran dan risiko dalam melaksanakan tanggungjawab mereka. Namun pada masa yang sama, prinsip akauntabiliti dan integriti institusi tidak boleh diketepikan.

Justeru, saya ingin mendapatkan penjelasan sama ada kerajaan bercadang memperkukuh mekanisme pemantauan dan penyiasatan aduan bagi memastikan sebarang dakwaan, salah laku atau kecuaian serius dapat ditangani secara telus dan adil.

Puan Yang di-Pertua, bagi memperkukuh pelaksanaan pindaan ini saya ingin mengemukakan tiga cadangan iaitu pertama mewujudkan program peluang kedua nasional melalui kerjasama Jabatan Penjara, institusi TVET, HRD Corp, GLC dan sektor swasta bagi menyediakan latihan kemahiran, pensijilan profesional serta peluang pekerjaan kepada banduan dan juga bekas banduan.

Hakikatnya kejayaan pemulihan tidak berakhir apabila seseorang dibebaskan daripada penjara, tetapi apabila mereka mampu memperoleh pekerjaan, menjana pendapatan dan kembali menjadi anggota masyarakat yang proaktif.

Kedua, memperkasakan pembangunan teknologi dalam sistem pemantauan banduan melalui pembangunan platform digital bersepadu yang menghubungkan data peranti, pengawasan elektronik dengan sistem pemantauan Jabatan Penjara. Langkah ini dapat meningkatkan kecekapan, pemantauan serta dapat meningkatkan pemantauan serta membantu pengesanan awal terhadap pelanggaran syarat parol atau lesen.

Ketiga, memperluaskan penglibatan komuniti dalam proses pemulihan melalui kerjasama pertubuhan masyarakat sivil, institusi pendidikan, badan keagamaan dan kesukarelawan yang berkelayakan.

Sokongan masyarakat amat penting bagi membantu bekas banduan menyesuaikan diri semula dengan kehidupan normal serta mengurangkan risiko serta mereka melakukan jenayah. Puan Yang di-Pertua, kejayaan sistem penjara moden tidak diukur berdasarkan jumlah individu yang dipenjarakan tetapi sejauh mana mereka berjaya dipulihkan dan tidak kembali melakukan jenayah selepas dibebaskan.

Justeru, pindaan ini perlu dilihat sebagai sebahagian daripada agenda reformasi pemulihan negara yang lebih menyeluruh, berperikemanusiaan dan berpaksi kepada kesejahteraan masyarakat. Sekian, terima kasih. Dengan itu, Beaufort menyokong Rang Undang-undang Penjara (Pindaan) 2026 ini. Sekian, terima kasih.

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

5.27 ptg.

Dato' Khlir bin Mohd Nor [Ketereh]: *Bismillahirrahmanirrahim*. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Puan Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi peluang kepada saya untuk membahaskan rang undang-undang

ini, pada petang ini. Saya berdiri pada hari ini untuk menyatakan sokongan terhadap Rang Undang-undang Penjara yang sedang dibahaskan kerana saya melihat ia nya satu langkah yang pragmatik, berperikemanusiaan dan selaras dengan matlamat reformasi sistem keadilan jenayah negara.

Saya telah melawat Penjara Kajang dan saya juga telah mendengar taklimat daripada Ketua Pengarah Penjara berkenaan masalah ini kerana saya adalah salah seorang daripada Ahli Jawatankuasa Keselamatan Pilihan Khas Parlimen. Kenapa perlu menyokong RUU ini?

Yang pertama, RUU ini dapat membantu mengatasi masalah kesesakan penjara yang telah lama menjadi cabaran kepada negara. Apabila jumlah penghuni melebihi kapasiti, ia bukan sahaja menjejaskan kebajikan banduan, malah menyukarkan pihak Jabatan Penjara melaksanakan program pemulihan secara berkesan. Dengan adanya mekanisme hukuman alternatif bagi pesalah yang layak, ruang dan sumber dapat digunakan dengan lebih efisien.

Yang kedua, RUU ini mampu mengurangkan beban kewangan kerajaan. Kos pengurusan seorang banduan melibatkan perbelanjaan makanan, kesihatan, keselamatan, utiliti dan tenaga kerja. Wang rakyat yang dijimatkan boleh disalurkan kepada sektor yang lebih memerlukan seperti pendidikan, kesihatan dan kebajikan masyarakat.

Yang ketiga, saya percaya bahawa tujuan hukuman bukan sekadar menghukum tetapi juga memulihkan pesalah yang melakukan kesalahan ringan dan tidak mengancam keselamatan awam perlu diberikan peluang kedua untuk membaiki diri. Melalui program pemulihan, latihan kemahiran, kaunseling dan khidmat masyarakat mereka boleh kembali menjadi individu yang produktif serta menyumbang kepada ekonomi negara.

Tuan Yang di-Pertua, institusi keluarga merupakan benteng utama dalam proses pemulihan. Apabila pesalah yang layak menjalani hukuman alternatif dalam komuniti, hubungan dengan pasangan, anak-anak dan ibu bapa dapat dikekalkan. Ini penting kerana sokongan keluarga terbukti membantu mengurangkan risiko seseorang kembali melakukan jenayah.

Yang keempat, RUU ini membolehkan Jabatan Penjara memberi tumpuan kepada penjenayah yang berat dan berisiko tinggi. Pegawai penjara dapat menumpukan perhatian, sumber dan kepakaran kepada kumpulan yang benar-benar memerlukan kawalan keselamatan yang ketat. Ini akan meningkatkan lagi keberkesanan keseluruhan sistem pemulihan negara.

Selain itu, pendekatan ini juga selaras dengan amalan banyak negara yang maju yang mengutamakan pemulihan dan integrasi semula pesalah dalam masyarakat. Kita perlu bergerak daripada pendekatan yang hanya berasaskan pemenjaraan kepada pendekatan yang lebih seimbang antara hukuman, pemulihan dan perlindungan masyarakat.

Tuan Yang di-Pertua, namun sokongan saya terhadap RUU ini datang bersama dengan cadangan. Kerajaan perlu memastikan hanya pesalah yang benar-benar layak diberi kemudahan tersebut. Kesalahan melibatkan keganasan, dadah, jenayah seksual dan jenayah yang mengancam keselamatan awam hendaklah terus dikenakan hukuman yang sewajarnya. Mekanisme pemantauan juga perlu diperkukuhkan supaya tidak berlaku kesilapan.

Akhir sekali, saya ingin menegaskan bahawa memberi peluang kedua kepada— kedua bukan bermaksud berkompromi dengan jenayah, sebaliknya ia adalah usaha untuk memastikan hukuman yang dijatuhkan benar-benar mencapai matlamat pemulihan dan mengurangkan kadar pengulangan jenayah dan menjadikan masyarakat itu selamat.

Untuk makluman Yang di-Pertua, RUU ini telah pun dibentangkan dalam Jawatankuasa Keselamatan dan semua Ahli Jawatankuasa tidak menolak kerana pembentangan itu telah dibuat dengan begitu teliti dan kita menyokong untuk RUU ini diluluskan. Dengan itu, saya menyokong undang-undang ini untuk diluluskan. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Ketereh. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi, hari Khamis, 25 Jun 2026.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.32 petang]