

Jilid 1
BU. 64



Hari Jumnat
10hb Julai 1987

MALAYSIA

PENYATA RASMI PARLIMEN

PARLIAMENTARY DEBATES

DEWAN RAKYAT

House of Representatives

PARLIMEN KETUJUH

Seventh Parliament

PENGGAL PERTAMA

First Session

KANDUNGANNYA

JAWAPAN-JAWAPAN MULUT BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN
[Ruangan 10681]

USULMENANGGUHKANMESYUARATDIBAWAHPERATURAN
MESYUARAT 18:

Keputusan Senat Universiti Malaya Mengenai Kursus Pilihan—Y.B. Tuan
Lim Guan Eng [Ruangan 10757]

USUL-USUL:

Akta Acara Kewangan 1957—

Menambah Butiran Baru: Tabung Pusingan Pinjaman Pelajaran
Persekutuan [Ruangan 10761]

Akta Kastam 1967—

- (i) Perintah DuU Kastam (Pindaan) (No. 11) 1987**
- (ii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 12) 1987 [Ruangan 10769]**
- (iii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 13) 1987**

KANDUNGANNYA—(Samb.)

- (iv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 14) 1987
- (v) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 15) 1987
- (vi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) 1987
- (vii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1987
- (viii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 18) 1987 [Ruangan 10769]
- (ix) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 19) 1987
- (x) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 20) 1987
- (xi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 21) 1987

Akta Eksais 1976—

- (i) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 3) 1987
- (ii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 4) 1987 [Ruangan 10773]
- (iii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 5) 1987
- (iv) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6) 1987

Waktu Mesyuarat dan Urusan yang dibebaskan daripada Peraturan
Mesyuarat dan Penangguhan Mesyuarat [Ruangan 10811]

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Lembaga Lebuhraya Malaysia Perbadanan (Pindaan)
[Ruangan 10812]

Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan [Ruangan 10846]

Rang Undang-undang Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan
[Ruangan 10888]

UCAPAN PENANGGUHAN:

Membaca Doa/Ikrar Pelajar-pelajar di Melaka—Y.B. Tuan Lim Guan Eng
[Ruangan 10911]

MALAYSIA
DEWAN RAKYAT YANG KETUJUH

Penyata Rasmi Parlimen

PENGGAL YANG PERTAMA

AHLI-AHLI DEWAN RAKYAT

Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, TAN SRI DATO' MOHAMED ZAHIR BIN HAJI ISMAIL, P.M.N., S.P.M.K., D.S.D.K., J.M.N.

Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Menteri Dalam Negeri dan Menteri Kehakiman, DATO' SERI DR MAHATHIR BIN MOHAMAD, S.S.D.K., S.S.A.P., S.P.M.S., S.P.M.J., D.P., D.U.P.N., S.P.N.S., S.P.D.K., S.P.C.M., S.S.M.T., D.U.N.M., P.I.S. (Kubang Pasu).

„ Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar, TUAN ABDUL GHAFAR BIN BABA (Jasin).

Yang Berhormat Menteri Pengangkutan, DATO DR LING LIONG SIK, D.P.M.P. (Labis).

„ Menteri Kerjaraya, DATO' S. SAMY VELLU, S.P.M.J., D.P.M.S., P.C.M., A.M.N. (Sungai Siput).

„ Menteri Perusahaan Utama, DATO' DR LIM KENG YAIK, D.P.C.M. (Beruas).

„ Menteri Pertahanan, Y.B.M. TENGKU DATO' AHMAD RITHAUDDEEN AL-HAJ BIN TENGKU ISMAIL, S.P.M.P., S.S.A.P., P.M.K. (Kota Bharu).

„ Menteri Tenaga, Telekom dan Pos, DATUK LEO MOGGIE ANAK IROK, P.N.B.S. (Kanowit).

„ Menteri Perdagangan dan Perindustrian, DATIN PADUKA RAFIDAH AZIZ, D.P.M.S., A.M.N. (Kuala Kangsar).

„ Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah, DATO' DR SULAIMAN BIN HAJI DAUD, S.I.M.P., P.N.B.S., J.B.S. (Santubong).

„ Menteri Pertanian, DATUK SERI SANUSI BIN JUNID, D.S.D.K., D.G.S.M., S.M.K. (Jerlun Langkawi).

„ Menteri Sains, Teknologi dan Alam Sekitar, DATUK AMAR STEPHEN YONG KUET TZE, D.A., P.N.B.S. (Padawan).

„ Menteri Pendidikan, TUAN ANWAR BIN IBRAHIM (Permatang Pauh).

„ Menteri Luar Negeri, DATO' ABU HASSAN BIN HAJI OMAR, D.P.M.S., S.M.T., P.I.S. (Kuala Selangor).

„ Menteri Kewangan, TUAN DAIM ZAINUDDIN (Merbok).

„ Menteri Kesihatan, DATO' CHAN SIANG SUN, S.I.M.P., D.I.M.P., J.S.M., A.M.N., P.J.K., J.P. (Bentung).

- Yang Berhormat Menteri Buruh, DATO' LEE KIM SAI, D.P.M.S., P.P.N. (Hulu Langat).
- „ Menteri Belia dan Sukan, DATO' SERI HAJI MOHD. NAJIB BIN TUN HAJI ABDUL RAZAK (ORANG KAYA INDERA SHAHBANDAR), S.S.A.P., S.I.M.P., D.S.A.P. (Pekan).
- „ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, TUAN KASITAH BIN GADDAM (Kinabalu).
- „ Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, TUAN NG CHENG KIAT (Klang).
- „ Menteri Penerangan, DATO' MOHAMED BIN RAHMAT, S.P.M.J., S.S.I.J., D.P.M.J., P.N.B.S., K.M.N. (Pulai).
- „ Menteri Pelancongan dan Kebudayaan, DATO' HAJI SABBARUDDIN CHIK, D.S.A.P., S.M.S. (Temerloh).
- „ Menteri Perusahaan Awam, PUAN NAPSIAH BINTI OMAR (Kuala Pilah).
- „ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, DATO' DR MOHAMAD YUSOF BIN HAJI MOHAMED NOR, D.P.M.T., J.M.N., S.M.T., P.P.T. (Setiu).
- „ Menteri Kebajikan Masyarakat, TUAN MUSTAFFA BIN MOHAMMAD, S.M.J., K.M.N., P.I.S., B.S.I. (Sri Gading).
- „ Timbalan Yang di-Pertua, TUAN MOHAMED AMIN BIN HAJI DAUD, A.M.N., A.M.P. (Rompin).
- „ Timbalan Yang di-Pertua, TUAN D. P. VIJANDRAN (Kapar).
- „ Timbalan Menteri Kesihatan, DATO' K. PATHMANABAN, D.S.N.S., K.M.N. (Telok Kemang).
- „ Timbalan Menteri Pertahanan, DATO' ABANG ABU BAKAR BIN DATU BANDAR ABANG HAJI MUSTAPHA, D.S.A.P., P.N.B.S., J.M.N. (Paloh).
- „ Timbalan Menteri Kerjaraya, TUAN LUHAT WAN (Baram).
- „ Timbalan Menteri Pertanian, TUAN MOHD. KASSIM BIN AHMED (Machang).
- „ Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, DATO' S. SUBRAMANIAM, D.S.N.S., S.M.J. (Segamat).
- „ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, DATO' OO GIN SUN, D.S.D.K., S.D.K., A.M.K., J.P. (Alor Setar).
- „ Timbalan Menteri Dalam Negeri, DATO' MEGAT JUNID BIN MEGAT AYOB, D.P.C.M., A.M.P., A.M.K. (Pasir Salak).
- „ Timbalan Menteri Perusahaan Awam, TUAN HAJI DAUD BIN DATO' HAJI TAHA (Batu Pahat).
- „ Timbalan Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar, TUAN NG CHENG KUAI, A.M.P. (Lumut).

- Yang Berhormat Timbalan Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar, DATO' MOHD. TAJOL ROSLI BIN MOHD. GHAZALI, D.P.M.P., A.M.P. (Gerik).
- „ Timbalan Menteri Pertanian, DATO' ALEXANDER YU LUNG LEE, D.P.M.P. (Batu).
- „ Timbalan Menteri Buruh, DATO' WAN ABU BAKAR BIN WAN MOHAMED, D.I.M.P. (Jerantut).
- „ Timbalan Menteri Belia dan Sukan, TUAN WANG CHOON WING, A.M.N. (Lipis).
- „ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dr Siti Zaharah binti Haji Sulaiman (Mentakab).
- „ Timbalan Menteri Perdagangan dan Perindustrian, DATO' KOK WEE KIAT, A.M.N. (Selandar).
- „ Timbalan Menteri Pendidikan, TUAN WOON SEE CHIN, A.M.N., P.I.S., (Senai).
- „ Timbalan Menteri Buruh, TUAN KALAKAU UNTOL (Tuaran).
- „ Timbalan Menteri Kewangan, TUAN LOKE YUEN YOW, A.M.P (Tanjong Malim).
- „ Timbalan Menteri Kerjaraya, TUAN OSU BIN HAJI SUKAM (Papar).
- „ Timbalan Menteri Penerangan, TUAN RAILEY BIN JAFFREY (Silam).
- „ Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Alam Sekitar, TUAN LAW HIENG DING, K.M.N., P.B.S (Sarikei).
- Timbalan Menteri Pengangkutan, DATIN PADUKA HAJAH ZALEHA BINTI ISMAIL, D.P.M.S., S.M.S., K.M.N. (Selayang).
- „ Timbalan Menteri Perusahaan Utama, TUAN ALIAS BIN MD. ALI, S.M.T., K.M.N., P.J.K. (Hulu Terengganu).
- „ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, RAJA ARIFFIN BIN RAJA SULAIMAN, S.M.S. (Baling).
- „ Timbalan Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah, TUAN HAJI MOHD. KHALID BIN MOHD. YUNUS (Jempol).
- „ Timbalan Menteri Pendidikan, DR LEO MICHAEL TOYAD (Mukah).
- „ Timbalan Menteri Luar Negeri, TOH MUDA DR ABDULLAH FADZIL BIN CHE WAN, P.C.M. (Bukit Gantang).
- „ Timbalan Menteri Tenaga, Telekom dan Pos, TUAN ABDUL GHANI BIN OTHMAN (Ledang).
- „ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, DRS SULEIMAN BIN MOHAMED (Titiwangsa).
- „ Setiausaha Parlimen Kementerian Belia dan Sukan, TUAN HAJI AWANG BIN JABAR, S.M.T., A.M.N., P.J.K. (Dungun).

Yang Berhormat Setiausaha Parlimen Kementerian Penerangan, DATO' HAJI DUSUKI BIN HAJI AHMAD, D.I.M.P. (Tumpat).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Kesihatan, CIK TENG GAIK KWAN, A.M.N., P.P.N. (Raub).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Kebajikan Masyarakat, TUAN PETER CHIN FAH KUI (Lambir).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Tenaga, Telekom dan Pos, TUAN ONG TIN KIM (Teluk Intan).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Perdagangan dan Perindustrian, TUAN M. G. PANDITHAN, K.M.N. (Tapah).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Pelancongan dan Kebudayaan, TUAN ABDUL RAMAN BIN SULIMAN (Parit Buntar).

„ Setiausaha Parlimen di Jabatan Perdana Menteri, TUAN OTHMAN BIN ABDUL (Pendang).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Pembangunan Negara dan Luar Bandar, TUAN MOHAMED BIN JAMRAH, A.M.P., P.P.T. (Bagan Datok).

„ Setiausaha Parlimen Kementerian Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah, TUAN ADAM BIN ABDUL KADIR (Kuantan).

„ TUAN ABDOL MULOK AWANG DAMIT (Labuan).

„ DATO' ABDUL AJIB BIN AHMAD, D.G.S.M., D.P.M.J., B.S.I. (Mersing).

„ DR ABDUL HADI BIN DERANI, K.M.N., A.M.K. (Kota Setar).

„ DATO' ABDUL KADIR BIN HAJI SHEIKH FADZIR, D.S.D.K., A.M.K. (Kulim Bandar Baharu).

„ TUAN HAJI ABDUL MANAF BIN HAJI AHMAD, A.M.N., A.M.P., P.J.K. (Sungai Petani).

„ TUAN ABDUL RAHMAN BIN BAKAR (Marang).

„ TUAN HAJI ABDUL RAZAK BIN ABU SAMAH, D.S.M., A.M.N., P.J.K. (Lembah Pantai).

„ DATUK PATINGGI HAJI ABDUL TAIB MAHMUD, D.P., D.A., S.P.M.J., P.G.D.K. (Samarahan).

„ DATO' ABDULLAH AHMAD, S.J.M.K., D.P.M.K., P.N.B.S., A.D.K. (Kok Lanas).

„ DATUK ABDULLAH BIN HAJI AHMAD BADAWI, D.M.P.N., D.J.N., K.M.N. (Kepala Batas).

„ TUAN HAJI ABDULLAH BIN HAJI ARSHAD (Pengkalan Chepa).

„ DATO' DR AFFIFUDIN BIN HAJI OMAR, D.S.D.K., J.S.M., K.M.N., B.C.K. (Padang Terap).

„ TUAN AHMAD BIN OMAR, P.P.N. (Pagoh).

„ TUAN HAJI BASRI BIN BAJURI, K.M.N., P.J.K. (Kuala Langat).

Yang Berhormat	TUAN BERNARD GILUK DOMPOK (Penampang).
„	TUAN HAJI BUJANG BIN HAJI ULIS (Simunjan).
„	DR CHEN MAN HIN (Seremban).
„	TUAN CHEW KAM HOY, A.M.K., J.P. (Padang Serai).
„	TUAN CIIHAN HENG KAI (Bukit Mertajam).
„	TUAN SAMSON CHIN CHEE TSU (Tawau).
„	TUAN CHUA JUI MENG (Bakri).
„	DR V. DAVID (Puchung).
„	TUAN DOUGLAS UGGAH EMBAS, A.B.S., P.B.S. (Betong).
„	DR ENG SENG CHAI (Petaling Jaya).
„	TUAN FUNG KET WING (Sandakan).
„	TUAN GERARD MATH LEE MIN, A.S.D.K. (Gaya).
„	TUAN GHAZALI BIN AHMAD, A.M.N., P.C.K. (Jerai).
„	DR GOH CHENG TEIK (Nibong Tebal).
„	TUAN GOOI HOCK SENG (Bukit Bendera).
„	TUAN HASHIM BIN SAFIN <i>alias</i> SHAFAIN, A.M.N. (Tanah Merah).
„	TUAN HSING YIN SHEAN (Tanjong Aru).
„	TUAN HAJI HUSSEIN BIN HAJI TAIB, P.P.N., P.J.K. (Sabak Bernam).
„	TUAN HU SEPANG (Rasah).
„	TUAN HAJI IBRAHIM BIN ALI (Pasir Mas).
„	TUAN HAJI IBRAHIM AZMI BIN HASSAN (Kuala Nerus).
„	TUAN ISMAIL <i>alias</i> MANSOR BIN SAID, S.M.T., A.M.N. (Kemaman).
„	TUAN JAWAH ANAK GERANG (Lubok Antu).
„	TUAN JIMBUN ANAK PUNGA <i>alias</i> JAMES JIMBUN ANAK PUNGA, P.B.S. (Kapit).
„	TUAN JUSTINE ANAK TEMENGGONG JINGGUT (Ulu Rajang).
„	TUAN KADOH AGUNDONG (Padas).
„	DATO' HAJI KAMARUZAMAN BIN HAJI AHMAD, D.P.M.S., J.M.N., A.M.N., J.P. (Tanjung Karang).
„	TUAN R. KARPAL SINGH (Jelutong).
„	TUAN LAINUS ANAK ANDREW LUWAK (Serian).
„	TUAN LAU DAK KEE (Pasir Pinji).
„	TUAN LAW LAI HENG <i>alias</i> GOH LAI HENG, P.I.S., B.S.I., K.M.N., A.M.N. (Pontian).

- Yang Berhormat TUAN LEE LAM THYE (Bukit Bintang).
- „ DATO' PAUL LEONG KHEE SEONG, D.P.C.M. (Taiping).
- „ TUAN LIEW AH KIM (Seputeh).
- „ DR LIM ANN KOON, S.S.A., P.J.K. (Ampang Jaya).
- „ TUAN LIM GUAN ENG (Kota Melaka).
- „ TUAN LIM KIT SIANG (Tanjong).
- „ PUAN LING CHOOI SIENG (Kluang).
- „ TUAN MADATANG BIN MOREJAL (Bandau).
- „ TUAN MAIDOM BIN PANSAL *alias* PAUL PANSAL (Kota Belud).
- „ TUAN METAH BIN ASANG *alias* MICHAEL ASANG, B.S.K. (Jambongan).
- „ TUAN MOHAMAD BIN ABDULLAH, P.J.K. (Maran).
- „ DATO' HAJI MOHAMED BIN HAJI ALI, D.J.M.K., K.M.N., A.M.N., P.B. (Nilam Puri).
- „ TUAN MOHAMED BIN HAJI ISA, A.M.N., P.S. (Kuala Kerai).
- „ TUAN MOHAMED SAM BIN HAJI SAILAN, A.M.N., P.I.S., B.S.I. (Muar).
- „ TUAN MOHAMED TAWFIK BIN TUN DR ISMAIL (Sungai Benut).
- „ TUAN HAJI MOHAMED BIN YAACOB (Rantau Panjang).
- „ DATO' HAJI MOHAMMAD ABU BAKAR BIN RAUTIN IBRAHIM, D.S.D.K., K.M.N. (Kuala Kedah).
- „ TUAN MOHAMMAD SUBKY BIN HAJI ABDUL RAOF, A.M.N., P.J.M. (Balik Pulau).
- „ TUAN MOHAMMED YUSOFF BIN ABDUL LATIFF, J.P. (Tasek Gelugor).
- „ DATUK SERI HAJI MOHD. ADIB BIN HAJI MOHD. ADAM, D.G.S.M. (Alor Gajah).
- „ TUAN MOHD. NOH BIN RAJAB (Tampin).
- „ TUAN MOHD. SHARIF BIN JAJANG, A.M.N., P.J.K. (Sepang).
- „ TUAN MOHD. TAMRIN BIN ABDUL GHAFAR (Batu Berendam).
- „ TUAN HAJI MOHD. ZAIN BIN ABDULLAH, S.M.K. (Bachok).
- „ TUAN MOHD. ZIHIN BIN MOHD. HASSAN (Larut).
- „ DATO' MUSA BIN HITAM, S.P.M.J., S.S.I.J., S.P.M.S., D.U.N.M., S.P.N.S. (Kota Tinggi).
- „ TUN DATU HAJI MUSTAPHA BIN DATU HARUN (Limbawang).
- „ TUAN MUTANG TAGAL (Bukit Mas).
- „ TUAN NASRUDDIN BIN ALANG SAIDIN (Parit).

- Yang Berhormat TUAN NGOI THIAM WOH (Kampar).
- „ DR NICHOLAS MUNONG IBAU (Rajang).
- „ TUAN NURNIKMAN BIN ABDULLAH (Kimanis).
- „ TUAN JOE OJIHI SUPIRING (Marudu).
- „ DATUK JOSEPH PAIRIN KITINGAN (Keningau).
- „ DR PATAU RUBIS, P.B.S. (Mas Gading).
- „ TUAN P. PATTO (Ipoh).
- „ TUAN PETER PAUL DASON (Bayan Baru).
- „ DATUK PETER TINGGOM ANAK KAMARAU, P.N.B.S., P.C., K.M.N., A.M.N. (Saratok).
- „ TUAN PITTING BIN HAJI MOHD. ALI (Kinabatangan).
- „ DATO' RADZI BIN SHEIKH AHMAD, D.P.M.P. (Kangar).
- „ DATIN PADUKA HAJJAH RAHMAH BINTI OTHMAN, D.P.M.S., J.S.M., S.M.S., A.M.P., P.J.K. (Shah Alam).
- „ DATO' RAIS YATIM, D.S.N.S. (Jelebu).
- „ Y.B.M. TENGKU TAN SRI RAZALEIGH HAMZAH, D.K., P.S.M., S.P.M.K., S.S.A.P., S.P.M.S. (Gua Musang).
- „ DATO' HAJI SAIDIN BIN HAJI MAT PIAH, D.P.M.P., P.M.P., A.M.N., P.J.K. (Tasik Chenderoh).
- „ DATUK HAJI SAKARAN BIN DANDAI, S.P.D.K., J.P. (Semporna).
- „ TUAN SHAHIDAN BIN KASSIM, A.M.P. (Arau).
- „ DATO SHAHRIR BIN ABDUL SAMAD, D.P.M.J., P.I.S. (Johor Bahru).
- „ PUAN HAJJAH SHARIFFAH DORAH BINTI DATO' SYED MOHAMMED, S.M.J., A.M.N., P.I.S., B.S.I. (Parit Sulong).
- „ TUAN SIM KWANG YANG (Bandar Kuching).
- „ TUAN S. S. SUBRAMANIAM, P.J.K., A.M.S. (Hulu Selangor).
- „ TUAN TAIMAN BIN LUMAING (Pensiangan).
- „ DATUK DANIEL TAJEM ANAK MIRI (Batang Lupar).
- „ TUAN TAN KOK WAI (Sungai Besi).
- „ DR TAN SENG GIAW (Kepong).
- „ TUAN TEOH TEIK HUAT (Bagan).
- „ TUAN THOMAS SALANG SIDEN (Julau).
- „ TUAN TIEU SUNG SENG *alias* TIU SIING SENG (Sibu).
- „ TUAN TING CHEK MING (Batu Gajah).
- „ DR TING CHEW PEH (Gopeng).
- „ DR TING LING KIEW (Bintulu).

- Yang Berhormat TUAN HAJI WAN OMAR BIN WAN MAJID, S.M.K., P.P.N. (Pasir Puteh).
- „ TUAN HAJI YAHAYA BIN MOHD. SHAFIE (Tambun).
- „ PUAN ZAINABON *alias* ZAINAB BINTI ABU BAKAR (Tebrau).
- „ DATO' ZAINAL ABIDIN BIN JOHARI, D.S.D.K., K.M.N., P.P.N., B.K.M., P.J.K., J.P. (Sik).
- „ DATO' ZAINAL ABIDIN BIN ZIN, D.P.M.P., P.M.P. (Bagan Serai).
- „ DATO' HAJI ZAKARIA BIN HAJI ABDUL RAHMAN, D.P.M.T., K.M.N., P.J.K. (Besut).
- „ TUAN ZUBIR BIN EMBONG (Kuala Terengganu).

DEWAN RAKYAT

PEGAWAI-PEGAWAI KANAN

Setiausaha Dewan Rakyat: Datuk Azizul Rahman bin Abdul Aziz, D.P.M.P.,
J.M.N., S.M.P., P.P.T.

Ketua Penolong Setiausaha: Haji Mohd. Salleh bin Abu Bakar.

Penolong Setiausaha: Ghazali bin Haji Abdul Hamid, A.M.N.

Penolong Setiausaha: Abdullah bin Abdul Wahab.

BAHAGIAN PENYATA RASMI PARLIMEN

Ketua Penyunting: Yahya Manap.

Penyunting Kanan: P. B. Menon.

Penyunting Kanan: Haji Osman bin Sidik.

Penolong Penyunting: N. Ramaswamy.

Penolong Penyunting: Amran bin Ahmad.

Pelapor Perbahasan Parlimen:

Haji Abdul Rahman bin Haji Abu Samah.

Suhor bin Husin.

Mohd. Saleh bin Mohd. Yusof.

Hajjah Julia binti Awam.

Supiah binti Dewak.

Ismail bin Hassan.

Shamsiah binti Mohd. Yusof.

Hajjah Kalsom binti Ghazali.

Mohamed bin Osman.

Norishah binti Mohd. Thani.

Zaharah binti Naim.

BENTARA MESYUARAT

Mejar (B) Mohd. Kassim bin Hashim.

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT

Jumaat, 10hb Julai, 1987

Mesyuarat dimulakan pada pukul 3.00 petang

DOA

(Timbalan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Mesyuarat*)

**JAWAPAN-JAWAPAN
MULUT BAGI
PERTANYAAN-
PERTANYAAN**

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Dato' Saidin bin Haji Mat Piah.

(Soalan No. 1 Y.B. Dato' Saidin bin Haji Mat Piah tidak hadir).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Datuk Haji Sakaran bin Dandai.

(Soalan No. 2 Y.B. Datuk Haji Sakaran bin Dandai tidak hadir).

**PNB—PELABURAN DI
SEBERANG LAUT**

3. Tuan Lee Lam Thye minta Perdana Menteri menyatakan bagaimana perkembangan pelaburan PNB di seberang laut, dengan memberikan butir-butir bentuk pelaburan dan negara-negara yang terlibat dan berapa banyak keuntungan yang diperolehi dari pelaburan itu.

Perdana Menteri: Tuan Yang di-Pertua, sehingga 30hb Jun, pelaburan PNB di seberang laut melibatkan tiga syarikat, iaitu the Guthrie

Corporation (PLC) (Guthrie), Harrisons and Crosfield (PLC) dan Amalgamated Metal Corporation (AMC), yang beribu pejabat di London. Syarikat-syarikat Guthrie dan Harrisons and Crosfield disenaraikan di Pasaran Saham London sementara AMC tidak disenaraikan.

Pelaburan dalam ketiga-tiga buah syarikat ini telah dibuat pada tahun 1981. Kini pegangan PNB dalam modal terbitan Guthrie menerusi Guthrie Holdings Limited ialah 62.8%, yang melibatkan 51,475,000 saham pada kos pelaburan bernilai \$129.2 juta atau pada \$2.50 sesaham. Harga pasaran Guthrie pada 20hb Jun, 1987 ialah 230 pence atau \$9.25. Guthrie telah mengumumkan dividen pada tahun 1986 sebanyak 3.2 pence sesaham bagi setiap saham 25 pence. Pegangan PNB dalam Harrisons and Crosfield pula ialah 7.59% yang melibatkan 9,425,108 saham pada nilai kos pelaburan \$174.3 juta atau pada \$18.49 sesaham. Harga pasaran Harrisons and Crosfield pada 20hb Jun 1987 ialah 590 pence atau \$23.60 pada satu saham. Dividen pada tahun 1986 yang diumumkan oleh Harrisons and Crosfield ialah 22 pence sesaham bagi setiap saham satu paun.

Pegangan PNB dalam AMC ialah 3.64% yang melibatkan 654,750 saham pada kos \$6 juta atau \$9.16 sesaham. Tiada dividen dikeluarkan oleh AMC pada tahun 1986.

Pengalaman beberapa "State Investment Corporations" di negara-negara lain menunjuk akan

pentingnya pelaburan tidak dibuat dalam negeri sendiri sahaja, tetapi juga di negara asing. Dengan itu jika sesuatu berlaku yang menurunkan pendapatan di negara sendiri, hasil pelaburan di negara asing akan dapat menampung pulangan yang kurang baik di negara sendiri. Fenomena ini lebih kerap berlaku bagi negara yang terlalu bergantung kepada satu kategori eksport sahaja—umpamanya bahan mentah. Apabila harga bahan mentah jatuh, pengeluar akan rugi, tetapi pembeli akan untung dan sebaliknya. Sebuah negara pengeluar minyak petroleum telah dapat menampung semua kerugiannya dengan keuntungan dari pelaburannya dalam bidang industri di negara-negara maju. Sepertimana kita tahu di masa saham-saham di Malaysia jatuh dengan teruknya bursa-bursa saham di negara maju mengalami kemajuan yang luar biasa.

Tuan Lim Guan Eng: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak meminta Yang Amat Berhormat Perdana Menteri senaraikan dalam Dewan ini negara-negara di mana pelaburan PNB telah dibuat dan jumlah yang dilaburkan dalam negara-negara tersebut dan berikan sebab mengapa pelaburan di buat dalam negara-negara tersebut?

Perdana Menteri: Tuan Yang di-Pertua, saya telah pun buat demikian dan negara yang berkenaan ialah Great Britain.

Tuan Mohamed Sam bin Haji Sailan: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Kalau dilihat daripada penerangan Yang Amat Berhormat, PNB telah melaburkan dalam 3 syarikat besar di luar negeri dan mendapat keuntungan dan faedah yang membanggakan. Adakah PNB bercadang untuk menambahkan saham-sahamnya di dalam 3 syarikat yang disebut sebentar tadi dan juga sama ada PNB bercadang untuk melabur dalam pelaburan-pelaburan yang baru, dan kalau ya, bila?

Perdana Menteri: Tuan Yang di-Pertua, PNB mempunyai pendirian yang terbuka tentang pembelian saham di luar negeri, sama ada dalam syarikat-syarikat yang mana PNB sudah pun mempunyai saham ataupun dalam syarikat-syarikat yang lain, semuanya bergantung kepada kemungkinan kita mendapat keuntungan daripada pelaburan ini.

Dr Chen Man Hin: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak tahu berkenaan Guthrie dan Harrison Crosfield, dua syarikat ini sudah diambilalih (taken over) oleh Kerajaan kita beberapa tahun dahulu dan dua syarikat ini pun disenaraikan di dalam Stock Market London. Ini menunjukkan saya rasa bukanlah PNB tidak sepatutnya melabur di London, tetapi syarikat ini ialah syarikat negara kita dan apa-apa perniagaan pun di negara kita, plantation dan lain-lain. Saya rasa ini bukan betul-betul melabur di London. Bolehkah Perdana Menteri beri satu keterangan?

Perdana Menteri: Tuan Yang di-Pertua, memang benar bahawa syarikat-syarikat ini mempunyai perniagaannya di Malaysia dan didaftar di London dan saham-sahamnya juga dijual di London. Di waktu kita membelinya, kita terpaksa membeli di London dengan tujuan kita membawa balik syarikat ini, tetapi syarikat-syarikat ini bukanlah syarikat plantation semata-mata, tetapi mempunyai interest dalam berbagai industry manufacturing di England, di Amerika Syarikat, di Kanada dan di lain-lain tempat. Tetapi pelaburannya kita buat melalui London kerana Guthrie merupakan holding company bagi syarikat-syarikat yang kecil ini. Oleh kerana pelaburannya terdapat di negara-negara lain tidaklah boleh dikatakan bahawa ini adalah syarikat kita sahaja dan pelaburannya terdapat di Malaysia sahaja.

Sebenarnya kita telah mengasingkan plantation industry daripada kegiatan-kegiatan yang lain. Seperti mana kita tahu terdapat di Malaysia Harrison & Crosfield Plantation yang mana ini adalah sebuah kompeni dan yang lainnya yang berpusat di London tidak terlibat dengan plantation di Malaysia, tetapi terlibat dengan lain-lain kegiatan. Demikian juga dengan Guthrie, interestnya di dalam plantation terdapat dalam sebuah syarikat asing dan kita telah mengadakan satu floatation di London Stock Market kerana apabila kita telah membeli terlalu banyak saham, dengan sendirinya ianya dikeluarkan daripada senarai syarikat-syarikat dalam Pasaran Saham London, tetapi dengan kita menjual balik sebahagian daripada saham itu, kita telah dapat menyenaraikan semula Syarikat Guthrie ini dan setelah ianya disenaraikan semula di London, maka nilai sahamnya meningkat dan kita telah mendapat keuntungan yang agak tinggi daripada penjualan saham balik untuk menyenaraikan Syarikat Guthrie ini semula di Pasaran Saham London.

FELDA—SISTEM SAHAM PESERTA

4. Tuan Ahmad bin Omar minta Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah menyatakan sejauh manakah pelaksanaan sistem saham di rancangan-rancangan FELDA sekarang dan apakah sambutan peserta FELDA sendiri setakat ini bagi yang lama dan baru.

Timbalan Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah (Tuan Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus): Tuan Yang di-Pertua, sistem saham telah mula dilaksanakan di rancangan FELDA mulai 1hb Januari, 1985. Sehingga akhir bulan Mei, 1987 seramai 5,564 orang keluarga peserta

telah ditempatkan di 35 projek daripada 180 projek yang dimajukan meliputi kawasan seluas 272,770 hektar.

Setakat ini agak terlalu awal bagi FELDA membuat penilaian terperinci terhadap sambutan peserta-peserta mengenai sistem saham ini. Sudah tentu terdapat beberapa peraturan dan cara bekerja yang masih belum sempurna, tetapi boleh diperbaiki. Para peserta masih belum begitu mengetahui dan betul-betul memahami sepenuhnya segala faedah dan kaedah daripada pelaksanaan sistem saham ini. Usaha-usaha untuk memberi penjelasan dan penerangan kepada peserta-peserta dan bakal peserta mengenai sistem saham terus dipertingkatkan oleh pentadbiran FELDA. Kini penerimaan peserta dan bakal-bakal peserta terhadap sistem ini semakin menggalakkan.

SKANDAL BMF—TINDAKAN UNDANG-UNDANG

5. Dr Eng Seng Chai minta Menteri Kewangan menyatakan sama ada Kementeriannya khasnya Bank Negara akan mencadangkan tindakan-tindakan di mahkamah tempatan terhadap Pengarah-pengarah dan Pegawai-pegawai dan lain-lain orang yang terlibat dalam Kes Skandal Bumiputra Malaysia Finance Bhd., memandangkan mahkamah-mahkamah di Hong Kong dan di London telah berjaya sebanyak sedikit dalam siasatan dan tindakan masing-masing. Apakah sebab-sebab Bank Negara dan Menteri Kewangan tidak dapat bertindak setakat ini.

Timbalan Menteri Kewangan (Tuan Mohamed Farid bin Ariffin): Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, sehingga masa ini tindakan undang-undang di mahkamah tempatan ke atas pengarah-pengarah, pegawai-pegawai dan lain-lain orang yang terlibat dalam

kes BMF perlu dikaji sepenuhnya untuk membolehkan Kerajaan bertindak memandangkan pertamanya, kesalahan-kesalahan itu dilakukan di luar negara ini dan keduanya, setakat ini tiada bukti yang mencukupi yang membolehkan mereka itu didakwa di Malaysia. Walau bagaimanapun, tindakan sivil telah pun diambil oleh Bank Bumiputra Malaysia Bhd. (BBMB) dalam tahun 1985 ke atas beberapa orang yang terlibat, iaitu Lorrain Osman, Dato' Hashim Shamsuddin dan Dr Rais Saniman dan kes-kes ini adalah dalam pembicaraan.

Pihak berkuasa Hong Kong telah berjaya mengambil tindakan undang-undang ke atas mereka terutama yang terlibat dalam kes BMF. Dato' Hashim Shamsuddin telah dihukum di mahkamah Hong Kong setelah mengaku salah dan dipenjara selama 10 tahun. Kes Lorrain Osman di mahkamah London mengenai ekstrasidinya (extradition) ke Hong Kong belum selesai, manakala kes Dr Rais Saniman pula sedang menunggu perbicaraan di mahkamah Paris dalam kes ekstrasidinya juga ke Hong Kong. Kes-kes ini semua telah dapat dikemukakan ke mahkamah hasil siasatan Bank Negara juga.

Dr Eng Seng Chai: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Memandangkan Syarikat Bumiputra Malaysia Finance Bhd. dan Bank Bumiputra Malaysia Bhd. adalah yang berdaftar di negara ini dan memandangkan negeri Hong Kong telah menggunakan bukti-bukti yang boleh menjayakan mereka menghadapi pegawai-pegawai dan pengarah-pengarah syarikat berkenaan ini, mengapa lagi Kerajaan kita tunggu-tunggu, tidak berhubung dengan Kerajaan Negeri Hong Kong menggunakan bukti-bukti mendakwa mereka yang terlibat di mahkamah tempatan? Bukankah sikap Kerajaan kita dan Bank Negara kita begitu

melambat-lambatkan semua tindakan undang-undang adalah bersangkut-paut dengan khabar angin mereka yang sepatut didakwa adalah berhubungan dengan ahli-ahli politik dan pemimpin-pemimpin politik yang boleh kata di atasan negara ini?

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Apa soalnya Yang Berhormat?

Dr Eng Seng Chai: Soalnya, bukankah khabar-khabar angin ini akan tersebar lebih luas lagi jika kita tidak mengambil apa-apa tindakan?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, mungkin dari segi undang-undang Yang Berhormat yang bertanya tadi tidak begitu arif tetapi kalau sekiranya kita perhatikan benar-benar dari segi undang-undang, kita ada beberapa cara untuk mengambil tindakan terhadap seseorang yang bersalah terutama dari segi jenayah.

Pihak Kerajaan tidak sama sekali menunggu ataupun melambat-lambatkan sebarang tindakan terhadap sesiapa yang bersalah tetapi kita perlu mempunyai bukti-bukti yang cukup untuk menentukan bahawa apabila mereka itu didakwa, kes itu bersabit dan mempunyai sebab-sebab yang tertentu boleh didakwa di mahkamah. Walaupun Yang Berhormat mengatakan bahawa ada bukti-bukti menunjukkan mereka itu didakwa di Hong Kong, tetapi pada peringkat awal ataupun peringkat permulaan ini, kita masih lagi mencari sebab-sebab dan juga butir-butir yang boleh membawa mereka itu ke Malaysia. Apabila kita mendapat maklumat-maklumat yang cukup, yang bersabit, maka saya ingat Kerajaan tidak akan melengah-lengah mengambil tindakan terhadap pihak-pihak yang berkenaan terutama yang telah pun didakwa di Hong Kong.

Tuan Ngoi Thiam Woh: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri memberi tahu pada masa kini Encik Lorraine Osman adakah masih memegang status warganegara Malaysia?

Kedua, dari jawapan yang diberi oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri adakah ia bermakna satu Jawatankuasa yang diketuai oleh bekas Ketua Audit Negara, Tan Sri Ahmad Noordin dan laporan yang disediakan oleh Jawatankuasa tersebut tidak ada sebarang kegunaan untuk memberi bukti-bukti atas penyelewengan dan aktiviti jenayah oleh pegawai-pegawai dan pengarah-pengarah BMF ini dan sebarang perbelanjaan yang digunakan untuk menyiasat BMF ini adalah sia-sia dan membazirkan kewangan negara sahaja?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mendapat masa sedikit untuk menentukan adakah Lorraine Osman sebenarnya sudah pun berhenti menjadi warganegara Malaysia atau tidak. Saya akan beri jawapan ini kemudian.

Kedua, Kerajaan telah pun melantik bekas Auditor General, dengan izin, untuk menjalankan siasatan dan terms of referencenya telah pun selesai. Jika sekiranya ada bukti-bukti yang boleh digunakan, kemungkinan besar kita akan gunakan bukan Jawatankuasa bekas AG itu, tetapi mungkin menggunakan Polis.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohd. Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Puan Ling Chooi Sieng.

(Soalan No. 6 Y.B. Puan Ling Chooi Sieng tidak hadir).

LEMBAGA TENDER

7. Tuan Mohamed Sam bin Haji Sailan minta Menteri Kewangan menyatakan:

- (a) sama ada beliau akan mengadakan satu kursus penyelarasan "Tender Board" bagi projek-projek Kerajaan dan agensi Kerajaan agar mereka yang terlibat diberikan kefahaman yang mendalam berhubung dengan tugas dan fungsi ahli di dalam "Tender Board".
- (b) adakah Kerajaan sedar bahawa kebanyakan daripada tender Kerajaan dan agensi Kerajaan ditawarkan kepada harga yang terendah sekali, walaupun pihak Kerajaan mengetahui di atas harga tersebut syarikat bumiputera yang berkenaan akan menghadapi masalah untuk menyiapkan projek tersebut lebih-lebih lagi untuk mendapatkan keuntungan. Kalau Kerajaan sedar apakah tindakan Kerajaan seterusnya.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, terlebih dahulu saya ingin memaklumkan kepada Dewan yang mulia ini bahawa ahli-ahli Lembaga Tender terdiri daripada pegawai-pegawai yang berpengalaman dan berpengetahuan mengenai peraturan-peraturan dan fungsi-fungsi Lembaga Tender itu. Sebagai makluman kepada Dewan ini kehadiran pegawai Kementerian Kewangan di dalam sesebuah Lembaga Tender adalah merupakan satu syarat "mandatory" sebelum Lembaga Tender tersebut bermesyuarat bagi memutuskan sesuatu tender. Pegawai Kementerian Kewangan yang menjadi ahli Lembaga Tender ialah seorang pegawai yang berpengalaman dan dianggap sebagai seorang pegawai yang profesional mengenai urusan-urusan tender.

Berkenaan dengan kursus penyelarasan Lembaga Tender yang mana dibangkitkan oleh Yang Berhormat, Kementerian Kewangan tidaklah bercadang untuk mengadakan kursus sedemikian kerana kursus-kursus berkaitan dengan perolehan Kerajaan telah diadakan di Institut Tadbiran Awam Negara (INTAN) dan juga di pusat-pusat latihan Kementerian dan Jabatan Kerajaan. Di dalam kursus-kursus ini pegawai yang berpengalaman daripada Kementerian Kewangan dijemput untuk memberi ceramah berkenaan dengan polisi dan peraturan perolehan Kerajaan.

Berkenaan dengan kenyataan Yang Berhormat mengenai kegagalan projek-projek Kerajaan disebabkan Kerajaan menerima tawaran terendah sekali, saya ingin menegaskan bahawa kegagalan itu tidaklah boleh dipersalahkan kepada Kerajaan semata-mata. Pihak kontraktor adalah bertanggungjawab di dalam menyempurnakan projek yang dikontrakkan kepada mereka. Pihak kontraktor hendaklah berhati-hati dalam mengemukakan tender mereka dan menentukan harga yang munasabah dan dalam kemampuan mereka sebelum mengambil bahagian dalam tender projek-projek Kerajaan tersebut.

Saya ingin juga menjelaskan kepada Dewan yang mulia ini bahawa Lembaga Tender tidaklah berpanduan semata-mata kepada harga tawaran yang diberikan oleh setiap penender tetapi mengambil kira aspek-aspek lain seperti pengalaman dan "track record" penender-penender di dalam bidang-bidang yang berkenaan, kebolehan mereka dari segi teknikal dan kemampuan kewangan mereka.

Kerajaan memanglah sedar bahawa terdapat kegagalan sesuatu projek yang dijalankan oleh kontraktor-kontraktor dan kegagalan ini bukan

sahaja berlaku kepada kontraktor-kontraktor bumiputera tetapi juga kepada kontraktor-kontraktor bukan bumiputera. Sebagai langkah untuk mengatasi masalah ini, Kerajaan telah menubuhkan Pusat Khidmat Kontraktor untuk memberi bimbingan dan nasihat kepada kontraktor-kontraktor tersebut di dalam melaksanakan kontrak-kontrak pembinaan.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Walaupun Kerajaan tidak boleh dipersalahkan mengenai dengan kemasukan syarikat-syarikat bagi mendapatkan kerja-kerja kontrak dengan harga yang termurah, tetapi apakah pihak Yang Berhormat Timbalan Menteri sedar, lazimnya tabiat ahli-ahli perniagaan ataupun tabiat manusia untuk mendapatkan kerja-kerja ini, lebih-lebih lagi dalam keadaan dunia yang competitive, mereka memasukkan dengan harga-harga yang agak terendah. Akibat daripada itu, projek itu tidak siap dan syarikat tersebut gulung tikar dan ada yang diisytiharkan bankrup, manakala bagi projek yang tidak siap itu terpaksa dipanggil tawaran semula dan ianya berlarutan memakan masa yang begitu panjang. Jadi, tidak adakah kaedah dan cara sistem yang boleh digubal oleh Kerajaan supaya kedua-dua pihak tidak mengalami kerugian kerana kita ini Kerajaan dan Kerajaan adalah pemimpin kepada pembangunan negara ini?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, harga yang terendah adalah salah satu daripada cara-cara kita memberi atau menentukan tender tetapi ada lagi cara-cara dan prosedur-prosedur lain yang kita telah tentukan, untuk menentukan bahawa kontraktor-kontraktor itu dapat ataupun menang sesuatu kontrak—kalau saya hendak menurunkan semua sekali mungkin mengambil masa sedikit. Jadi kalau

boleh, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, saya akan perturunkan satu persatu kepada Yang Berhormat untuk makluman Yang Berhormat.

Tuan Mohd. Tamrin bin Abdul Ghafar: Terima kasih Tuan Speaker, saya ingin tahu sama ada Yang Berhormat sedar atau tidak bahawa baru-baru ini ada satu arahan yang dikeluarkan oleh Kerajaan kepada agensi-agensi Kerajaan, meminta supaya segala projek-projek yang lebih \$200,000 harganya, mestilah diselaraskan oleh Jabatan EPU atau ICU. Dan kalau benar, bukankah sistem ini akan melambatkan lagi pelaksanaan projek-projek yang dirancang oleh agensi-agensi tersebut.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin merujuk balik kepada arahan tersebut dan saya akan beri jawapan penuh kepada Yang Berhormat.

PROJEK PEMBINAAN JALAN GOPENG—CAMERON HIGHLANDS

8. Tuan P. Patto minta Menteri Kerja raya menyatakan:

- (a) sama ada kajian awal atas jalan Gopeng ke Cameron Highlands oleh sebuah firma perunding jurutera dari Australia dalam tahun 1972 dan reka bentuk jalan yang dimulakan dalam bulan September, 1972 telah siap, jika ya, bilakah jalan itu akan dibina dan jika tidak, mengapa;
- (b) kos kajian awal itu dan jumlah perbelanjaan setakat ini atas projek tersebut; dan
- (c) anggaran kos pembinaan jalan itu dalam tahun 1972/73 dan sekarang.

Menteri Kerja Raya (Dato' S. Samy Vellu): Tuan Yang di-Pertua,

- (a) satu kajian awal, dengan izin, pre-feasibility study, memang

telah dijalankan oleh sebuah firma perunding Australia di bawah Rancangan Kolombo dalam tahun 1972. Walau bagaimanapun, tindakan selanjutnya iaitu reka-bentuk tidak diteruskan oleh kerana projek ini bukanlah satu projek yang diberi keutamaan dalam senarai projek-projek Jalan Persekutuan;

- (b) oleh kerana kajian itu telah dijalankan di bawah Rancangan Kolombo, tiada kos yang terlibat dan tiada perbelanjaan yang telah dibuat setakat ini atas projek itu;
- (c) anggaran kos pembinaan yang dicatatkan dalam Laporan Perunding ialah antara \$40 juta hingga \$75 juta.

Anggaran kos pembinaan sekarang tidak dapat diberi kerana reka-bentuk awal belum dilaksanakan.

Tuan P. Patto: Oleh kerana tadi dalam jawapan Yang Berhormat Menteri, beliau ada mengatakan bahawa rancangan ini adalah satu rancangan yang di bawah Rancangan Kolombo, dan memandangkan peranan Colombo Plan, dengan izin, yang makin lama makin kurang, adakah pihak Kerajaan berhajat untuk meneruskan projek ini supaya dapat membangunkan bukan sahaja Bandar Gopeng tetapi juga dapat menggalakkan pelancongan bagi Cameron Highlands/Gopeng oleh kerana Gopeng tentu menjadi satu bandar tengah di antara Utara dan Cameron Highlands?

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, selepas kajian dijalankan oleh juruperunding itu kita iaitu Kerajaan telah menjalankan satu kajian lagi untuk mendapat tahu berapakah jauh untuk mengadakan jalan raya daripada Gopeng ke Cameron

Highlands iaitu kita tetapkan 30-40 batu. Dan selepas itu Kerajaan telah menjalankan satu ukuran atas pita-pita sahaja, tetapi bukan ukuran di atas tempat atau lain. Walau bagaimanapun, saya sedar dan saya bersetuju dengan Ahli Yang Berhormat, Cameron Highlands telah menjadi satu kawasan yang terbaik kepada pelancong-pelancong di dalam tanahair kita dan Kerajaan pun suka juga mengadakan satu jalan hubungan yang rapat. Tetapi memikirkan dengan keadaan kewangan pada masa sekarang, kita tidak ada apa-apa rancangan. Saya percaya pada masa akan datang apabila keadaan kewangan sudah baik, kita boleh menimbangkan perkara ini seperti apa dicadangkan oleh Ahli Yang Berhormat lebih kurang dua tiga hari dahulu iaitu lapangan terbang di Ipoh.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Tuan Abdul Rahman bin Bakar.

(Soalan No. 9 oleh Y.B. Tuan Abdul Rahman bin Bakar tidak hadir).

COKELAT BUATAN ITALY— BAHAN RADIOAKTIF

10. Tuan Teoh Teik Huat minta Menteri Kesihatan menyatakan:

- (a) jenama-jenama 672 kotak atau 2.202 kilogram coklat buatan Italy yang dilaporkan di akhbar-akhbar tempatan pada 27hb Mei, 1987 yang tiba di Pulau Pinang pada 19hb Mei, 1987 dan didapati mengandungi bahan-bahan radioaktif yang melebihi paras yang dibenarkan di Malaysia;
- (b) sama ada coklat-coklat tersebut telah diimport terlebih dahulu dan kandungannya diuji bagi mengesan bahan-bahan radiasi dan jika benar, nyatakan

tarikh-tarikh ianya tiba dan ujian-ujian yang dijalankan; dan

- (c) sama ada hasil-hasil tenusu dan pertanian lain yang dibawa masuk melalui laut dari negara Eropah sebelum ini telah didapati mengandungi bahan-bahan radioaktif yang melebihi paras yang dibenarkan, jika benar, beri butir-butir.

Menteri Kesihatan (Dato' Chan Siang Sun: Tuan Yang di-Pertua,

- (a) jenama coklat berkenaan ialah Ferraro Rocher.
- (b) semenjak bulan Mei, 1986 sehingga 24hb Jun 1987, 9 konsainmen coklat yang sama jenisnya telah dibenarkan masuk ke dalam negeri oleh sebab pemeriksaan ke atas kandungan radioaktifnya tidak menunjukkan ianya mengandungi bahan radioaktif yang melebihi paras yang dibenarkan.

Biasanya bahan-bahan import, yang hendak diuji, ditahan di Pelabuhan sehingga keputusan analisa diterima. Dalam kes konsainmen coklat dari Itali itu, jenama itu telah diimport pada 19hb Mei 1987, dan keputusan analisa di atasnya diperolehi pada 25hb Mei, 1987. Konsainmen itu telah diarah dihantar balik ke negara pengeksport.

- (c) sehingga 24hb Jun, 1987 Kementerian Kesihatan telah mendapati sebanyak 15 konsainmen hasil-hasil tenusu dan pertanian dari Eropah mengandungi bahan radioaktif yang berlebihan. Konsainmen-konsainmen tersebut ialah 7 konsainmen hazel susu, 3 konsainmen sayur-sayuran, 2 konsainmen coklat, 2 konsainmen hazel nut dan 1

konsainmen cendawan. 3 daripada konsainmen-konsainmen ini telah diimport melalui kapal terbang ke Subang dan Kuching.

Tuan Lau Dak Kee: Terima Kasih, Tuan Yang di-Pertua. Bolehkah Menteri Kesihatan memberi satu keterangan, adakah hanya barangan atau makanan-makanan yang diimport dikenakan semak (check) sama ada mengandungi bahan-bahan radioaktif atau tidak. Adakah Kerajaan menjalankan satu pemeriksaan di mana makanan-makanan yang dikeluarkan di dalam negeri ini sama ada ia mengandungi radioaktif atau tidak? Yang kedua, sayur-sayuran dan daging-daging yang dikeluarkan di tempat yang berhampiran di Asia Rare Earth Sdn. Bhd. adakah mengandungi apa-apa radioaktif di makanan atau barangan-barangan itu?

Dato' Chan Siang Sun: Jawapan yang pertama ialah kita cuma dapat memeriksa kandungan bahan-bahan radioaktif yang mengandunginya ialah makanan-makanan daripada negara Eropah sahaja pada masa ini. Untuk barang-barang yang dikeluarkan, setakat hari ini kita tidak ada ujian dan sebagainya.

Tuan Teoh Teik Huat: Soalan tambahan. Bolehkah Menteri berkenaan memberitahu sama ada coklat-cokelat didapati mengandungi bahan radioaktif yang melebihi paras dibenarkan di Malaysia. Ini bersangkut dengan insiden Chnobyte di Russia?

Dato' Chan Siang Sun: Tolong ulang sekali lagi.

Tuan Teoh Teik Huat: Bolehkah Menteri berkenaan memberitahu sama ada coklat-cokelat didapati mengandungi bahan-bahan radioaktif yang melebihi paras yang dibenarkan di negeri kita bersangkut dengan insiden Chnobyte di Russia?

Dato' Chan Siang Sun: Barangkali ada berkaitannya.

SEKOLAH DEWASA

11. Tuan Michael Asang minta Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar menyatakan apakah langkah-langkah yang perlu diambil untuk mengatasi masalah pembekuan membuka Sekolah-sekolah Dewasa dan pengambilan Guru-guru (Pemaju Masyarakat) sejak tahun 1985 lagi. Di kawasan P. 139 Jambongan ini masih terdapat Kampung-kampung yang memerlukan Sekolah Dewasa yang telah memohon dan tidak mendapat kelulusan dari Penyelia Masyarakat Kawasan atas sebab-sebab pembekuan ini. Apakah langkah-langkah yang perlu diambil oleh Kementerian ini bagi membasmi masalah buta huruf.

Setiausaha Parlimen Kementerian Pembangunan Negara dan Luar Bandar (Tuan Mohamed bin Jamrah): Tuan Yang di-Pertua, langkah-langkah yang perlu diambil untuk mengatasi masalah pembekuan membuka kelas Rancangan Pedoman Tugas sekolah-sekolah dewasa dan pengambilan pemaju masyarakat guru-guru ialah:

- (i) Memindahkan kelas-kelas yang sudah cukup tempoh ke tempat-tempat yang baru;
- (ii) Mengarahkan semua pemaju masyarakat Rancangan Pedoman Tugas atau RPT membuka kumpulan atau kelas yang ramai penduduknya buta huruf;
- (iii) Menambahkan masa mengajar bagi Pemaju-pemaju RPT daripada dua kepada tiga kelas dalam masa seminggu; dan
- (iv) Memberikan kemahiran mengajar 3M kepada Pemaju-pemaju Masyarakat di bidang ekonomi, rumahtangga ataupun ERT.

Langkah-langkah yang perlu diambil untuk membasmi masalah buta huruf ialah:

- (i) Bekerjasama dengan Kementerian Pelajaran dan UNESCO untuk mencalonkan pegawai ataupun Penyelia KEMAS menghadiri bengkel atau kursus di luar negeri bagi mencari pengalaman dan pandangan baru dalam mengatasi buta huruf;
- (ii) Menjemput pakar-pakar UNESCO dalam bidang literasi menjadi pakar rujuk dalam kursus ataupun bengkel anjuran KEMAS;
- (iii) Menjalankan kursus dengan kerjasama UNESCO untuk Penyelia dan Pemaju Masyarakat dalam pengeluaran bahan-bahan bacaan orang-orang dewasa yang baru kenal huruf;
- (iv) Mengadakan kurikulum khas bagi rancangan pedoman tugas untuk tujuan membasmi buta huruf dan meninggikan taraf kehidupan; dan
- (v) Melatih semua pemaju masyarakat ekonomi rumah-tangga supaya mereka berkemahiran mengajar membaca, menulis dan mengira.

Tuan Haji Bujang bin Haji Uli: Tuan Yang di-Pertua, saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengenai kriteria-kriteria pemilihan guru-guru ini. Nampaknya dari segi objektifnya guru-guru KEMAS ini, tidak mempunyai objektif-objektif tertentu—ertinya kadang-kadang ada yang mengajar ini, ada yang mengajar itu, ada yang mengajar dengan cara ini dan ada yang mengajar dengan cara itu. Objektif yang tertentu itu nampaknya tidak tercapai. Apa yang ingin saya mengetahui ialah apakah

kriteria-kriteria pemilihan guru-guru KEMAS ini supaya mereka dapat mencapai matlamat yang ditujui. Itu yang pertama.

Yang kedua ialah di beberapa tahun yang lepas Kementerian Pelajaran telah pun menggubal satu kurikulum untuk menyelaraskan pengajaran dan pembelajaran di pusat-pusat Tadika termasuk juga pusat-pusat KEMAS tetapi ada juga sebahagian daripada kelas-kelas KEMAS ini tidak menggunakan kurikulum yang disediakan. Jadi, apakah rancangan pihak Kementerian untuk menentukan supaya kriteria yang telah disediakan akan dapat dilaksanakan di seluruh pusat-pusat pengajian KEMAS di seluruh negara?

Tuan Mohamed bin Jamrah: Tuan Yang di-Pertua, kriteria yang digunakan untuk memilih Pemaju-pemaju KEMAS ialah selain daripada pengetahuan asas yang mereka mempunyai mereka juga adalah menjadi penduduk tempatan yang dikenali oleh masyarakat dan juga yang dapat menyesuaikan diri mereka di dalam masyarakat setempat.

Bagi soalan yang kedua khususnya Kementerian mengadakan kursus-kursus dan bengkel-bengkel untuk membolehkan Pemaju-pemaju KEMAS mengikuti kurikulum-kurikulum baharu yang bertepatan dengan kurikulum untuk Rancangan Pedoman Tugas di kawasan-kawasan yang berkenaan.

Tuan Ngoi Thiam Woh: Tuan Yang di-Pertua, dari jawapan Yang Berhormat yang berkenaan itu, saya dapati bahawa aktiviti-aktiviti ataupun kegiatan KEMAS yang begitu banyak dan pelbagai dan jarang saya dengar ada pegawai KEMAS ini menjalankan kegiatan di kampung-kampung baru dan di ladang-ladang yang diduduki warganegara Malaysia yang berketurunan India dan di kampung baru diduduki rakyat Malaysia yang berketurunan Cina.

Saya ingin tahu mengapa aktiviti dan kegiatan KEMAS ini tidak boleh dipanjangkan ke tempat tersebut?

Tuan Mohamed bin Jamrah: Tuan Yang di-Pertua, kegiatan yang serupa bagi kampung baru dan masyarakat bukan Melayu adalah dijalankan oleh Kelas Perpaduan Rakyat.

PERKHIDMATAN KESIHATAN DI LUAR BANDAR

12. Tuan Haji Mohamed bin Yaacob minta Menteri Kesihatan menyatakan sama ada Kementerian ini dapat memberi perkhidmatan kesihatan yang lebih meluas lagi di kawasan-kawasan luar bandar, memandangkan angka-angka yang terlibat dengan bermacam-macam penyakit dari luar bandar masih tinggi, jika dinisbahkan dengan kawasan-kawasan bandar.

Dato' Chan Siang Sun: Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Kesihatan memang memberi keutamaan yang paling tinggi terhadap perkhidmatan kesihatan untuk penduduk-penduduk luar bandar. Kemudahan-kemudahan kesihatan yang tetap seperti Klinik Bidan, Klinik Desa dan Pusat Kesihatan telah, sedang dan akan dibina. Di tempat-tempat di mana kemudahan kesihatan yang tetap belum lagi dapat dibina, perkhidmatan kesihatan adalah diberi melalui Klinik Bergerak.

Pada masa ini kita mempunyai satu rangkaian infrastruktur dan kegiatan kesihatan yang luas di kawasan luar bandar, dengan 144 buah Pusat Kesihatan Besar, 232 buah Pusat Kesihatan Kecil, 795 buah Klinik Desa, serta 732 buah Klinik Bidan di Semenanjung Malaysia. Terdapat juga 22 Klinik Bergerak. Pada amnya bolehlah dikatakan bahawa seorang penduduk luar bandar tidak perlu pergi lebih daripada 5 batu untuk dapat perkhidmatan kesihatan.

Di Sabah dan Sarawak, memang terdapat beberapa kawasan yang belum lagi dapat menikmati kemudahan kesihatan yang sempurna, oleh kerana masalah-masalah perhubungan, kekurangan kemudahan dan sebagainya. Kementerian Kesihatan sedang berusaha untuk memperluaskan kemudahan-kemudahan dan perkhidmatan kesihatan yang lebih berkesan dan lebih senang untuk mereka menikmati perkhidmatan ini.

Perkhidmatan Kesihatan yang diberi di kawasan-kawasan luar bandar adalah satu yang menyeluruh. Melalui perkhidmatan ini, yang sentiasa dipertingkatkan, kita jelas telah dapat melihat kemajuan yang pesat dalam tahap kesihatan rakyat kita di kawasan-kawasan luar bandar. Bukan sahaja kita telah dapat mengawal dan mencegah beberapa penyakit yang telah merebak menjadi wabak berpanjangan dahulu, tetapi kita telah dapat menurunkan kadar kematian dan penyakit di kalangan ibu-ibu mengandung dan bayi-bayi. Peningkatan dalam tahap kesihatan rakyat luar bandar adalah satu yang jelas sekali. Bolehlah dikatakan perkhidmatan kesihatan luar bandar kita adalah di antara yang terbaik sekali di kalangan negara-negara yang membangun.

Tuan Haji Mohamed bin Yaacob: Tuan Yang di-Pertua, baru sekejap telah dijawab oleh Yang Berhormat Menteri Kesihatan maka dengan ini baru-baru ini di negara kita merebak penyakit taun. Dengan ini saya minta daripada Yang Berhormat jelaskan berapakah jumlah yang terlibat terkorban jiwa dengan penyakit taun dan daripada jumlah ini berapakah daripada luar bandar dan berapakah daripada dalam bandar.

Dato' Chan Siang Sun: Tuan Yang di-Pertua, berkenaan dengan wabak taun baru-baru ini atau yang telah merebak baru-baru ini, setakat ini

cuma dua nyawa yang telah terkorban. Ini bermakna daripada lebih kurang 370 lebih kes-kes, kita telah dapat menyelamatkan semuanya kecuali 2 kes.

Jadi dengan keadaan demikian tentulah oleh kerana masih ada tempat-tempat di kawasan luar bandar yang mana bekalan air yang bersih dan selamat dan juga tandas-tandas yang sempurna belum kita dapat binakan. Ini tentulah berkehendakkan kerjasama dari semua pihak, bukan cuma Jabatan atau Kementerian Kesihatan sahaja tetapi reaksi, kesedaran dan keinsafan daripada rakyat dan juga agensi-agensi yang lain juga dapat memberikan bantuan supaya dengan usaha kita bersama-sama walaupun kita tidak dapat menghapuskan sama sekali tetapi sekurang-kurangnya dapat mengurangkan wabak taun.

Dato' Haji Mohammad Abu Bakar bin Rautin Ibrahim: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Sebentar tadi Yang Berhormat Menteri telah menyatakan ada berbagai-bagai pusat kesihatan seperti pusat kesihatan besar, pusat kesihatan kecil dan begitulah juga klinik desa untuk memberi kemudahan bekalan kesihatan kepada rakyat di luar bandar.

Saya ingin tahu oleh sebab penduduk-penduduk yang mendapat perkhidmatan daripada klinik desa adalah berjauhan daripada hospital-hospital, adakah mereka ini diberi peluang untuk mendapat kemudahan rawatan daripada doktor-doktor? Daripada berjumlah 795 klinik desa ini adakah dibekalkan dengan doktor-doktor ataupun berapakah doktor yang dibekalkan kepada klinik-klinik desa ini?

Soalan yang kedua, Tuan Yang di-Pertua, saya juga difahamkan sungguhpun ada kemudahan-kemudahan seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat Menteri tadi tetapi masih lagi dapat masalah

kekurangan alat-alat ataupun mesin-mesin untuk memberi rawatan kepada pesakit-pesakit. Begitu jugalah peruntukan yang mencukupi untuk membeli ubat-ubat, kimia dan sebagainya seperti yang terdapat di Hospital Alor Setar baru-baru ini banyak pesakit-pesakit buah pinggang misalnya tidak mendapat rawatan daripada mesin-mesin oleh sebab tidak mencukupi perkhidmatan tersebut. Saya ingin tahu apakah tindakan dan usaha Kementerian untuk mengatasi masalah-masalah yang sedemikian.

Dato' Chan Siang Sun: Tuan Yang di-Pertua, berkenaan dengan mengadakan perkhidmatan doktor-doktor kepada Klinik Desa, buat masa ini kita tidak dapat secara keseluruhannya memberikan perkhidmatan doktor kepada Klinik Desa. Walau bagaimanapun semenjak beberapa tahun kebelakangan ini, kita telah meningkatkan taraf perkhidmatan Klinik Desa daripada Klinik Bidan dulu secara berperingkat-peringkat kita akan naikan taraf, menaikkan grednya itu kepada Klinik Desa yang mana kita akan tempatkan Jururawat Desa terlatih dengan lebih pengalaman, dengan lebih kecekapan kepada Klinik Desa. Jikalau tempat itu dari segi perhubungan boleh dapat dilawati oleh doktor, kita akan berikan perkhidmatan itu. Tetapi buat masa ini kita cuma boleh berikan perkhidmatan itu setakat mana yang kita bolehlah.

Jawapan kepada soalan tambahan yang kedua berkenaan dengan kelengkapan seperti ubat-ubat dan sebagainya kepada hospital, ini tentulah kita akan ambil perhatian dan daripada capacity atau peruntukan Kementerian tentulah kita akan memberikan keutamaan dari segi kepentingan kepada sesebuah hospital yang berkehendakkan peralatan itu. Dan kita berharap pada tahun-tahun yang akan datang apabila keadaan ekonomi bertambah baik, kita tentu

memberi peruntukan yang lebih kepada apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat itu.

KWSP—BANTUAN FAEDAH KEPADA PENGANGGUR

13. Tuan Gerard Math Lee Min minta Menteri Kewangan menyatakan sama ada Kerajaan akan memper-timbangkan pemberian kepada penganggur-penganggur dari faedah-faedah K.W.S.P. (Kumpulan Wang Simpanan Pekerja) bulanan mereka sebagai bantuan sementara, dan jika tidak, kenapa.

Timbalan Menteri Kewangan (Tuan Mohamed Farid bin Ariffin): Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, jawapan kepada pertanyaan ini telah pun dijawab pada 2hb Julai, 1987 yang lalu iaitu ketika saya menjawab Ucapan Penangguhan Ahli Yang Berhormat dari Bukit Bintang. Oleh itu, saya tidak bercadang untuk mengulangi jawapan tersebut.

KEDA—PERUNTUKAN PEMBANGUNAN

14. Dato' Dr Affifuddin bin Haji Omar minta Menteri Kewangan menyatakan di dalam ucapan Y.B. Menteri Kewangan di dalam perbahasan peruntukan kewangan 1987 yang lalu Dewan ini diberitahu bahawa dua pertiga dari peruntukan pembangunan akan disalurkan ke kawasan luar bandar dan kepentingan keselamatan negara tidak akan dikompromikan. Mengapa baru-baru ini peruntukan pembangunan 5 tahun Wilayah KEDA dikurangkan sebanyak 50% padahal wilayah ini bukan sahaja memerlukan pembangunan ekonomi dan sosial lantaran taraf kemiskinan yang tinggi tetapi ianya merupakan wilayah pertahanan negara yang penting.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, mengenai

soalan Ahli Yang Berhormat dari Padang Terap, jumlah yang telah dibelanjakan setakat 31hb Mei, 1987 ialah lebih kurang \$1,086 juta. Untuk sepanjang tahun 1987, daripada perbelanjaan pembangunan berjumlah \$6,673 juta; \$4,469 juta atau 2/3 daripada peruntukan bagi meningkatkan taraf kehidupan ekonomi adalah untuk kawasan luar bandar.

PROJEK BENTENG DI SUNGAI GOLOK

15. Tuan Haji Ibrahim bin Ali minta Menteri Pertanian menyatakan:

- (a) adakah beliau sedar akibat "Projek Benteng" yang dibina oleh Kerajaan Thai di sebelah Sungai Golok menyebabkan sering berlaku banjir di kawasan Pasir Mas dan Rantau Panjang bila berlaku hujan lebat; dan
- (b) apakah langkah segera yang patut diambil oleh pihak Kerajaan bagi mengatasi masalah ini kerana ia sering menyusahkan rakyat di kawasan ini sepanjang tahun.

Timbalan Menteri Pertanian (Dato' Alexander Yu Lung Lee): Tuan Yang di-Pertua, soalan yang sama telah dikemukakan oleh Ahli Yang Berhormat pada persidangan Dewan yang mulia ini pada 17hb Mac tahun ini dan jawapan telah pun diberi. Walau bagaimanapun, jawapan saya kepada soalan Yang Berhormat itu adalah seperti berikut:

- (a) Kerajaan sedar bahawa benteng telah dibina di sebelah Thailand berhampiran dengan tebing Sungai Golok

Tuan P. Patto: Penjelasan, Tuan Yang di-Pertua. Oleh kerana Yang Berhormat Timbalan Menteri tadi menyatakan bahawa beliau sudah pun menjawab soalan ini mengapa mengulangi jawapannya sekarang?

Tidak payah. Kita boleh pergi kepada soalan lain yang masih banyak, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat, ada perkara baru yang hendak dibawa atau tidak?

Dato' Alexander Yu Lung Lee: Tidak ada.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Tidak ada, saya rasa tidak perlu.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat, duduk!

KELUASAN MILIKAN TANAH INDIVIDU

16. Tuan Chian Heng Kai minta Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah menyatakan sama ada Kerajaan bercadang supaya menghadkan luasan kepunyaan tanah individu supaya lebih ramai rakyat jelata berpeluang mendapat tanah dan perbezaan kaya miskin dapat dipendekkan, jika tidak, mengapa.

Timbalan Menteri Kemajuan Tanah dan Kemajuan Wilayah (Tuan Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus): Tuan Yang di-Pertua, pada dasarnya Kerajaan tidak bercadang untuk menghadkan keluasan milikan tanah secara individu sebab memiliki tanah bukan sahaja boleh diperolehi melalui pemberian milik oleh Kerajaan tetapi juga melalui pasaran tanah-tanah terbuka. Kerajaan juga tidak bercadang untuk mengawal pasaran tanah.

Memang menjadi dasar Kerajaan-kerajaan Negeri memberi keutamaan pemberian milik tanah Kerajaan kepada mereka yang tidak bertanah.

Dr Chen Man Hin: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Kita tahu dalam negara kita ada banyak orang khasnya mereka yang ingin mengusahakan tanah, tetapi tidak ada tanah. Dan kita pun tahu, dalam negara kita ada banyak tanah-tanah terbiar, 1,000 hektar saya ingat. Apakah rancangan Kerajaan untuk memberi tanah-tanah itu kepada orang yang tidak bertanah. Adakah rancangan tersebut?

Tuan Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Tuan Yang di-Pertua, kebanyakan daripada tanah yang terbiar adalah terdiri daripada tanah-tanah yang telah diberi milik. Dan Kerajaan memang mempunyai program atau rancangan untuk memajukan tanah-tanah yang terbiar itu. Jadi, tidak timbullah soal Kerajaan hendak memberikan tanah-tanah milik ini kepada orang-orang yang tidak bertanah.

Tuan Hashim bin Safin: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Mengenai mereka yang hendak memiliki tanah ataupun mengusahakan tanah dan dalam kaitan tanah terbiar, apakah Timbalan Menteri boleh memberi jaminan, orang-orang perseorangan ataupun syarikat-syarikat tertentu yang berminat untuk memajukan tanah terbiar itu boleh memajukan tanah itu untuk menghasilkan kepada kehasilan negara.

Tuan Haji Mohd. Khalid bin Mohd. Yunus: Tuan Yang di-Pertua, tanah-tanah yang terbiar ini ada beberapa jenis. Satu adalah terdiri daripada tanah-tanah yang telah diberi milik kepada individu. Ada satu lagi jenis tanah yang terbiar iaitu yang telah dimajukan oleh Kerajaan-kerajaan Negeri. Jadi, dari segi Kerajaan hasrat kita memang ingin melihat supaya tanah-tanah ini dimajukan. Dan soalnya ialah selagi terutama sekali pemilik ataupun tuan-tuan punya tanah itu tidak memberikan

persetujuan untuk dimajukan tanah-tanah mereka itu maka selama itulah tanah itu akan terbiar. Namun demikian, Kerajaan menerusi agensi-agensi yang tertentu sentiasa memberikan penerangan, dorongan dan rangsangan supaya terutama sekali pemilik-pemilik tanah-tanah yang terbiar ini bersama-sama di dalam melaksanakan berbagai program yang ditaja dan dilaksanakan oleh Kerajaan dari satu masa ke satu masa.

PERKHIDMATAN TELEKOMUNIKASI

17. Dr Chen Man Hin minta Menteri Tenaga, Telekom, dan Pos menyatakan untuk membenarkan lain-lain syarikat-syarikat selain dari Syarikat Telekom Malaysia untuk membekalkan perkhidmatan telekomunikasi kerana satu syarikat yang monopoli perkhidmatan ini tidak dapat menyediakan kecukupan dan persaingan yang dikehendaki oleh orang-orang awam.

Setiausaha Parlimen Kementerian Tenaga, Telekom dan Pos (Tuan Ong Tin Kim): Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kerajaan buat masa ini tidak bercadang untuk membenarkan syarikat-syarikat lain selain daripada Syarikat Telekom Malaysia Bhd membekalkan perkhidmatan telekomunikasi asas—saya tekankan di sini “perkhidmatan telekomunikasi asas”—seperti telefon dan teleks kerana perkhidmatan-perkhidmatan seperti ini memerlukan modal yang besar dan pasaran yang luas. Di Malaysia pasaran adalah terhad dan STM telah pun menanam modal yang besar bagi perkhidmatan telekomunikasi keseluruhannya di negara kita. Dengan itu tidaklah wajar jikalau syarikat lain dibenarkan membekalkan perkhidmatan yang sama. Sungguhpun begitu Kerajaan telah pun memberi kebenaran kepada

syarikat-syarikat swasta dan syarikat-syarikat tempatan untuk membekalkan perkhidmatan-perkhidmatan telekomunikasi tambah nilai atau, dengan izin, value-added services, seperti perkhidmatan Radio Paging, peralatan-peralatan telefon dan teleks dan lain-lain di bawah dasar penswastaan.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Bukankah Yang Berhormat itu menggalakkan sistem monopoli di negara ini dengan STM membolot semua perkhidmatan asas. Kalau begitu adakah ini dasar Kerajaan?

Tuan Ong Tin Kim: Tuan Yang di-Pertua, ini bukannya polisi Kerajaan untuk menggalakkan monopoli, tetapi perkara ini adalah kerana, sepertimana tadi saya telah beritahu kepada Ahli-ahli Yang Berhormat, STM telah menanam modal yang besar dalam hal ini dan juga kerana pasaran di Malaysia itu terhad, jadi kita fikir ini tidak wajar bagi Kerajaan memberi perkhidmatan ini kepada syarikat-syarikat yang lain. Ini adalah terhad kepada Telekom sahaja.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, dia tidak jawab soalan saya kerana ini mempunyai implikasi yang besar. Esok saya boleh tubuhkan satu syarikat dengan menanam modal yang banyak dan boleh memonopoli semua.

Tuan Ong Tin Kim: Jikalau Ahli Yang Berhormat dapat menanam modal yang besar sekali dan pasaran itu terhad, Kerajaan tentu akan berbuat demikian juga.

KECUAIAN/KESALAHAN DALAM PERUSAHAAN INSURAN

18. Tuan Fung Ket Wing minta Menteri Kewangan menyatakan apakah jenis kecuai/kesalahan yang berlaku dalam setiap jenis perusahaan

insuran dan sama ada kecuaiian kesalahan ini akhirnya akan menjadi satu skandal nasional, sila jelaskan langkah-langkah yang telah diambil untuk melindungi kepentingan orang ramai dan ekonomi negara.

Timbalan Yang di-Pertua, (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Banyak soalan kepada Timbalan Menteri pada hari ini. Silakan Yang Berhormat.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Yang Berhormat, jawapan yang ada pada saya ini amat panjang sekali, lebih kurang 7 atau 8 muka. Jadi kalau sekiranya saya dibenarkan, sebab masa sudah singkat, untuk memberi jawapan secara bertulis kepada Yang Berhormat ataupun kalau ada masa lagi.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Ada 2 minit.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Ada 2 minit. Bahagian pertama soalan ini adalah terlalu umum. Terdapat beberapa kecuaiian/kesalahan terpenting yang dilakukan. Kecuaiian/kesalahan ini jika tidak dibendung mungkin menimbulkan masalah. Tetapi langkah-langkah sedang diambil bagi mengatasinya. Antara kecuaiian-kecuaiian atau kesalahan-kesalahan utama yang berlaku adalah seperti berikut:

- (i) syarikat tidak mematuhi kehendak Akta berhubung dengan garis solvensi;
- (ii) kelewatan membayar tuntutan insurans; dan
- (iii) penggunaan amalan yang kurang sihat oleh setengah-setengah pihak penghantar insurans untuk mendapatkan perniagaan disebabkan oleh perniagaan yang hebat.

Atas langkah-langkah untuk melindungi orang ramai dan ekonomi negara, adalah termaktub dalam Akta Insurans semua perkara-perkara yang tersebut di atas. Antara asas-asas penting dalam melindungi kepentingan orang ramai ialah:

- (1) Menentukan supaya syarikat-syarikat berupaya memenuhi segala liabilitinya, iaitu syarikat-syarikat mestilah mematuhi garis solvensinya. Sekiranya terdapat kekurangan, maka ianya hendaklah diperbaiki segera.
- (2) Menentukan hanya pihak-pihak yang sesuai dan berkeupayaan sahaja didaftarkan di bawah Akta Insurans untuk menjalankan perniagaan. Syarikat-syarikat yang tidak menjalankan perniagaan selaras dengan Akta Insurans, tindakan tertentu akan diambil menurut undang-undang.
- (3) Hanya mereka yang layak dan sesuai sahaja dilantik memegang jawatan-jawatan yang penting dalam syarikat. Ini adalah untuk menentukan syarikat dikendalikan dengan cara yang sempurna.
- (4) Untuk menjaga kepentingan orang ramai dilindungi sekiranya berlaku sesuatu penyelewengan dan sesebuah syarikat insurans dimansuhkan, satu peruntukan dikenali sebagai Skim Kumpulanwang Jaminan Insurans diadakan

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat, masa sudah lebih. Boleh sambung secara bertulis kepada Yang Berhormat berkenaan.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Terima kasih.

(Masa untuk Pertanyaan bagi Jawab Mulut telah cukup dan Jawapan bagi Pertanyaan No. 1, 2, 6, 9 dan 19 hingga 58 adalah diberi di bawah ini).

ELEKTRIK DI PERAK— BEKALAN

1. Dato' Haji Saidin bin Haji Mat Piah minta Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar menyatakan sehingga Mei 1987 yang lalu berapa buah kampung-kampung di seluruh Negeri Perak yang masih gagal mendapat bekalan api letrik dan berapakah anggaran harga kos pembinaannya. Dan nyatakan apakah rancangan Kerajaan untuk memenuhi keperluan api letrik di kampung-kampung yang berkenaan dan bilakah kampung-kampung yang tersebut akan dapat diberi bekalan sepenuhnya.

Tuan Mohamed bin Jamrah: Untuk makluman Yang Berhormat, sehingga Mei 1987 adalah dijangkakan sebanyak lebih kurang 540 buah kampung di seluruh Negeri Perak masih belum menerima kemudahan bekalan elektrik.

Kos pembinaan bagi melaksanakan projek bekalan elektrik ke semua kampung-kampung tersebut dianggarkan sebanyak \$150 juta. Kampung-kampung yang belum mendapat kemudahan ini telah dikenalpasti dan dirancang untuk diberi bekalan mengikut peringkat/giliran (dari segi teknikal dan peruntukan).

Pada jangkaan awal ke semua kampung-kampung tersebut akan dapat menikmati kemudahan ini selewat-lewatnya pada tahun 1995. Walau bagaimanapun disebabkan oleh keadaan ekonomi negara/dunia yang tertakluk kepada perubahan, maka Kerajaan tidak dapat menjangkakan bilakah sebenarnya kampung-kampung tersebut akan dapat diberikan bekalan sepenuhnya.

PERUSAHAAN PERLOMBONGAN DI SABAH

2. Datuk Haji Sakaran bin Dandai minta Menteri Perusahaan Utama menyatakan sama ada penyiasatan telah dilakukan terhadap perusahaan perlombongan di negeri Sabah. Jika ya,

- (a) di kawasan mana dan apa jenis logam didapati; dan
- (b) setakat ini syarikat-syarikat manakah yang telah dan akan dibenarkan oleh Kerajaan untuk menjalankan perusahaan tersebut.

Menteri Perusahaan Utama (Dato' Dr Lim Keng Yaik): Jabatan Penyiasatan Kajibumi telah pun menjalankan rancangan-rancangan mencarigali mineral ke atas beberapa kawasan di Sabah. Kawasan-kawasan yang telah disiasat dalam tahun-tahun kebelakangan ini adalah:

- (i) Semenanjung Semporna
- (ii) Upper Segama Valley
- (iii) Lower Labuk Valley
- (iv) Kawasan Kinabalu

Kesan-kesan logam-logam yang dikenalpasti sehingga hari ini adalah tembaga, plumbum (lead), zink, emas dan perak. Tembaga telah dijumpai di kawasan Lower Labuk Valley dan Kinabalu, plumbum dan zink di kawasan Semenanjung Semporna; manakala emas dan perak di kawasan-kawasan Upper Segama Valley, Lower Labuk Valley dan Semenanjung Semporna.

Setakat ini, tiga buah syarikat tempatan yang berdaftar telah pun diberikan lesen menjelajah (prospecting licence) iaitu Zamia Sdn Bhd, Famaco Sdn Bhd, dan Leadstar Sdn Bhd, dan sebuah syarikat luar negeri telah diberikan permit menjelajah (prospecting permit) iaitu Broken Hill Propriety Ltd.

KWSP—MEMBANTU BAYARAN PERUMAHAN

6. Puan Ling Chooi Sieng minta Menteri Kewangan menyatakan sama ada beliau sedar bahawa dalam dua kes (ahli No. 2750915 dan 2732211) Kluang, pihak Lembaga KWSP (EPF) telah membayar 30% harga belian dua unit rumah kos rendah kepada pihak Pemaju Perumahan bagi pihak pencarum. Tetapi, ketika bayaran dibuat, projek perumahan ini masih belum dimulakan kerja pembinaan; sekarang adalah didapati bahawa pemaju perumahan berkenaan gagal membina rumah-rumah itu malah projek itu sudah terbengkalai sejak bayaran diterima, apakah tindakan yang akan diambil oleh Menteri yang berkenaan untuk mendapat balik bayaran yang telah dibuat kepada pihak pemaju.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, semasa memproses permohonan untuk membeli rumah oleh dua orang ahli yang berkenaan, pihak KWSP menyedari bahawa projek perumahan ini masih belum dibina. Perlu ditekankan bahawa di antara lain, tujuan skim pengeluaran caruman KWSP ini ialah untuk membantu ahli menyelesaikan bayaran muka ke atas rumah yang mereka pohon. Pembayaran 30% daripada harga rumah kos rendah itu merupakan bayaran muka untuk rumah-rumah yang dicadang dibeli oleh pencarum berkenaan.

Adalah menjadi amalan pemaju-pemaju perumahan untuk meminta bayaran muka sebelum memulakan pembinaan rumah. Melalui pengeluaran ini, KWSP berharap akan dapat membantu ahli-ahli untuk memiliki rumah. Adalah di luar kemampuan KWSP untuk memastikan pemaju-pemaju menyiapkan rumah-rumah Ahli-ahli KWSP yang telah mengeluarkan

caruman-caruman KWSP. Jika pemaju perumahan gagal membina rumah yang telah dijual kepada pembeli, ahli-ahli bolehlah mengambil langkah-langkah untuk menyelesaikan pertikaian antara mereka seperti yang tercatat di dalam surat perjanjian jual beli.

Dalam hubungan ini, ingin saya tegaskan di sini bahawa KWSP memproses dan meluluskan permohonan pengeluaran caruman untuk tujuan perumahan mengikut syarat-syarat yang ditetapkan. Adalah menjadi tanggungjawab ahli untuk menentukan wang itu digunakan untuk membayar sebahagian kos rumah berkenaan oleh kerana wang yang dikeluarkan adalah hak mereka sendiri. Walau bagaimanapun, memandangkan beberapa kelemahan dalam pengeluaran untuk membeli atau mendirikan rumah, KWSP telah mengulangkaji peraturan-peraturan pengeluaran caruman. Pada 1 Julai 1987, KWSP telah memperkenalkan syarat-syarat baru bagi pengeluaran untuk tujuan perumahan.

Di bawah syarat-syarat baru, permohonan-permohonan daripada ahli-ahli KWSP untuk mengeluarkan caruman bagi tujuan memperoleh rumah hendaklah disokong dengan Surat Perjanjian Jualbeli dan bukannya Surat Tawaran seperti amalan dulu. Juga, sesuatu permohonan pengeluaran dikehendaki disertakan dengan dokumen-dokumen yang membuktikan kelulusan pinjaman perumahan; dan bukti bayaran muka yang minimum sebanyak \$500 untuk rumah-rumah kos rendah atau \$5,000 bagi rumah bukan kos rendah.

KES MURTAD—KAJIAN

9. Tuan Abdul Rahman bin Bakar minta Perdana Menteri menyatakan adakah Kerajaan bercadang menggubal satu undang-undang menghukum kesalahan umat Islam

yang murtad memandangkan terdapat banyak kes murtad yang berlaku semenjak kebelakangan ini.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Dr Mohamed Yusof bin Haji Mohamed Nor): Perkara ini adalah dalam kajian sebuah jawatankuasa khas yang dianggotai oleh mufti-mufti.

PELABURAN DALAM SEKTOR PERINDUSTRIAN

19. Tuan Hashim bin Safin minta Menteri Perdagangan dan Perindustrian menyatakan apakah Kementerian bercadang melantik agen-agen secara swasta untuk menerangkan peluang-peluang perdagangan perindustrian dan pelaburan di negeri ini dan agen-agen swasta ini dibayar komisyen berdasarkan jumlah pelaburan modal yang dibuat di negara Malaysia.

Menteri Perdagangan dan Perindustrian (Datin Paduka Rafidah Aziz): Tugas-tugas penggalakan pelaburan dalam sektor perindustrian di Malaysia telah dilaksanakan dengan sempurnanya oleh MIDA dan 12 cawangan luar negerinya di seluruh dunia. Kerajaan tidak bercadang untuk mengubah sistem ini, kerana didapati ia terbukti mendapatkan kesan yang memuaskan dari tahun ke tahun. Dalam jangkamasa lima bulan pertama (Januari-Mei) 1987 sebanyak \$246.8 juta pelaburan asing telah diluluskan di Malaysia berbanding dengan \$75.1 juta dalam tempoh yang sama di tahun 1986. Ini menunjukkan pertambahan lebih dari tiga kali ganda.

Begitu juga Kementerian Perdagangan dan Perindustrian tidak bercadang hendak melantik agen swasta bagi menjelas dan menerangkan peluang-peluang perdagangan di negara ini memandangkan Kementerian telah mempunyai Pesuruhjaya-pesuruhjaya Perdagangan di luar negeri yang

dipertanggungjawab menjalankan tugas-tugas tersebut di samping mengenalpasti dan melapurkan juga peluang-peluang perdagangan di negara lain ke Kementerian ini untuk disebarkan kepada pihak-pihak yang berkenaan. Namun demikian ada kemungkinan Kementerian menggunakan pakar-pakar dari sektor swasta untuk menjalankan kerja-kerja seranta serta membantu dalam pemasaran barang-barangan Malaysia.

Selain daripada itu Kementerian ini juga telah dan akan mengendalikan rombongan-rombongan perdagangan dan penyertaan Malaysia di dalam pameran-pameran perdagangan antarabangsa di luar negeri bagi menjelas dan menggambarkan peluang-peluang perdagangan yang ada di negeri ini.

PEJABAT POS IJOK

20. Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd. Hassan minta Menteri Tenaga, Telekom dan Pos menyatakan setakat manakah rancangan Kerajaan untuk mendirikan pejabat pos di Kampung Masjid Ijok, dalam kawasan Parlimen Larut memandangkan kebanyakan mukim-mukim kecil semuanya telah mempunyai pejabat pos dengan bertambahnya penduduk-penduduk.

Tuan Ong Tin Kim: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kerajaan memang ada rancangan untuk membina sebuah pejabat pos di Ijok. Tetapi oleh sebab kekurangan peruntukan, rancangan ini tidak dapat dilaksanakan dalam Rancangan Malaysia Kelima.

Walau bagaimanapun, projek ini akan diberi pertimbangan sewajarnya dalam Rancangan Malaysia Keenam.

ASEAN—KERJASAMA PERDAGANGAN

21. Tuan Abdul Rahman bin Bakar minta Menteri Perdagangan dan

Perindustrian menyatakan apakah langkah dan usaha terakhir Kementerian bagi meningkatkan prestasi perdagangan dan perindustrian di kalangan negara-negara ASEAN.

Datin Paduka Rafidah Aziz:

Kerjasama ekonomi khususnya kerjasama perdagangan di kalangan negara-negara ASEAN adalah merupakan teras dalam usaha meningkatkan lagi perdagangan di rantau ini.

Dari segi perdagangan, Kerajaan telah dan sedang menjalankan berbagai langkah untuk meningkatkan lebih pesat lagi perdagangan negara kita dengan negara-negara ASEAN. Di antaranya ialah setiap dua kali setahun, Kerajaan mengambil bahagian cergas dalam sesi-sesi perundingan dengan negara-negara ASEAN melalui Jawatankuasa ASEAN mengenai Perdagangan dan Pelancongan (COTT) untuk bertukar-tukar barangan untuk disenaraikan di bawah Peraturan Perdagangan Istimewa ASEAN (PTA). Setakat ini, sejumlah 12,764 barangan tertentu daripada lebih 18,000 tawaran yang dikemukakan oleh negara-negara anggota ASEAN telah disenaraikan di bawah Skim ASEAN PTA bertujuan untuk meningkatkan lagi perdagangan intra-ASEAN. Pada tahun 1986, eksport Malaysia di bawah skim ASEAN PTA telah meningkat kepada M\$45 juta berbanding dengan M\$36 juta dalam tahun 1985.

Di Mesyuarat COTT, Kerajaan juga berunding dengan negara-negara anggota ASEAN untuk mengurangkan lagi sekatan-sekatan ke atas perdagangan yang berupa tarif dan bukan tarif yang dikenakan oleh negara-negara ASEAN supaya dapat meningkatkan lagi perdagangan di kalangan negara-negara ASEAN.

Pesuruhjaya-pesuruhjaya Perdagangan Malaysia yang bertugas di negara-negara ASEAN juga

sentiasa memainkan peranan aktif dalam usaha mengenalpasti peluang-peluang perdagangan dan berhubung dengan pengeksport-pengeksport kita supaya mengeksport lebih banyak lagi barang-barang yang telah dikenalpasti.

Di samping itu, sebagai persiapan menghadapi Sidang Kemuncak Ketiga ASEAN yang dijadual diadakan pada pertengahan Disember 1987 di Manila, Kerajaan sedang merangka cadangan-cadangan berupa inisiatif-inisiatif baru untuk meningkatkan lebih banyak lagi perdagangan di kalangan negara-negara ASEAN.

Kerajaan juga sentiasa menggalakkan sektor swasta supaya memainkan peranan masing-masing melalui Dewan-dewan Perniagaan termasuklah Dewan Perniagaan dan Perindustrian ASEAN (CCI) dan juga kelab-kelab Industri ASEAN supaya meningkatkan lagi eksport barangan mereka ke negara-negara ASEAN.

Dari segi perindustrian pula Kerajaan negara-negara ASEAN sedang berusaha untuk mengadakan satu perjanjian jaminan pelaburan ASEAN bagi tujuan meningkatkan pengaliran pelaburan "intra-Asean". Negara-negara anggota ASEAN juga sedang mempertingkatkan inisiatif-inisiatif baru berhubung dengan kerjasama perindustrian serantau seperti memperluaskan konsep usahasama perindustrian ASEAN yang akan merangkumi pertukaran perdagangan secara komplementari tanpa penyertaan ekuiti atau melalui pertukaran teknologi.

GRED SAYUR-SAYURAN

22. Dr Tan Seng Giaw minta Menteri Pertanian menyatakan bagaimanakah sayur-sayuran digredkan dalam negara. Bagaimanakah sayur-sayuran ini diperiksa untuk kandungan kimianya. Berapa kerapkah pemeriksaan ini dijalankan sebelum

berlakunya peristiwa sayur-sayuran Cameron Highlands yang didapati mempunyai kandungan racun serangga yang tinggi. Berapa kerapkah pemeriksaan ini dijalankan selepas peristiwa ini. Apakah di antara langkah-langkah yang diambil oleh pihak Kementerian untuk mengesyorkan penyelewengan tidak berlaku di peringkat pemeriksaan kandungan kimia sayur-sayuran. Bilakah satu makmal kimia akan disiapkan di Cameron Highlands atau pusat-pusat sayur-sayuran yang lain untuk tujuan tersebut.

Dato' Alexander Yu Lung Lee: Pada masa sekarang, sistem pengredan bagi sayur-sayuran belum diwujudkan lagi. Walau bagaimanapun, Kementerian sentiasa mengkaji kemungkinan memperbaiki sistem pengendalian lepas tuan sayur-sayuran sekarang bertujuan mengurangkan kadar kerosakan dan paras sisa baki racun makhluk perosak serta meningkatkan mutu sayur-sayuran dari segi persembahan keluaran (product presentation). Pemeriksaan kandungan racun makhluk perosak pada sayur-sayuran untuk maksud penguatkuasaan di bawah Akta Makanan, 1983 adalah tanggungjawab Kementerian Kesihatan. Kementerian pertanian memberikan kerjasama yang penuh dalam menguatkuasakan Akta Makanan, 1983 untuk mendorong para pekebun sayur supaya mematuhi had-had maksima yang ditetapkan di bawah Akta tersebut. Sehubungan dengan ini, semua bakul sayur-sayuran dari kawasan-kawasan sayuran utama dikehendaki mempunyai tanda pengenalan yang mencatatkan nama kebun serta alamat yang lengkap. Sampel-sampel sayuran akan dikutip di pusat-pusat pengumpulan dan diuji di Makmal Jabatan Pertanian untuk mengenalpasti kebun-kebun sayur yang menyalahgunakan racun makhluk perosak. Maklumat mengenai ujian makmal ini

dimaklumkan kepada Kementerian Kesihatan untuk tindakan susulan di bawah Akta Makanan 1983.

Sebelum peristiwa sayur-sayuran Cameron Highlands berlaku, Jabatan Pertanian telah mengutip sampel-sampel dari kawasan-kawasan sayuran utama di negara ini termasuk Cameron Highlands sebanyak 2 kali seminggu untuk mengesan dan mengawasi paras sisa baki racun perosak pada sayur-sayuran. Selepas berlakunya peristiwa sayur-sayuran Cameron Highlands pada akhir bulan Februari, pemeriksaan sampel-sampel sayuran dari kawasan sayuran utama khususnya Cameron Highlands telah dijalankan setiap hari oleh Jabatan Pertanian sehingga bulan Mei ini memandangkan bahawa masalah paras sisa baki racun makhluk perosak pada sayur-sayuran adalah terkawal. Walau bagaimanapun, ujian makmal pada sayur-sayuran masih dijalankan dua kali seminggu selepas bulan Mei untuk maksud pengesanan dan pengawasan.

Kementerian Pertanian ingin memberi jaminan bahawa tidak ada kemungkinan langsung penyelewengan berlaku semasa sampel-sampel sayuran dianalisa memandangkan cara-cara menganalisa adalah mengikut kaedah-kaedah yang telah ditetapkan oleh badan antarabangsa seperti "Association of Official Analytical Chemists" dan digunakan oleh kebanyakan negara-negara di dunia ini termasuk Amerika Syarikat, Jerman Barat dan Singapura. Selain daripada itu, ujian makmal di atas sayur-sayuran adalah dijalankan oleh pegawai-pegawai pertanian yang terlatih dalam bidang analisa kimia di bawah pengawasan Ahli Kimia berdaftar.

Kementerian Pertanian mempunyai rancangan menubuhkan sebuah makmal ujian racun makhluk perosak di Cameron Highlands serta mempertingkatkan keupayaan analisa

makmal Jabatan Pertanian yang sedia ada di Kuala Lumpur untuk memenuhi keperluan penganalisaan di kawasan sayuran tanah pamah. Walau bagaimanapun, rancangan ini perlu mendapat kelulusan agensi-agensi pusat sebelum dilaksanakan.

SISTEM PERSENJATAAN KD MARIKH

23. Tuan Peter Paul Dason minta Menteri Pertahanan menyatakan:

- (a) sama ada benar bahawa sistem senjata kapal peronda Tentera Laut Di raja Malaysia iaitu KD MARIKH yang dibina oleh Malaysian Shipyard and Engineering (MSE) dengan harga \$50 juta, sekarang ini rosak dan sama ada sebarang penyiasaan telah dibuat untuk mengetahui sebab-sebab kerosakan tersebut;
- (b) sama ada MSE ada kelayakan untuk membina kapal tersebut; dan
- (c) bilangan kapal-kapal sedemikian yang telah dan akan dibina oleh MSE bagi maksud pertahanan.

Menteri Pertahanan (Tengku Dato' Ahmad Rithauddeen Al-Haj):

- (a) Sebenarnya sistem persenjataan KD MARIKH bukannya rosak sebagaimana yang dianggapkan oleh Ahli Yang Berhormat, tetapi keadaan alat yang masih belum boleh diuji ke peringkat maksimumnya sesuai dengan kehendak ujian penerimaan yang biasa dijalankan oleh TLDM. Sistem tersebut tidak berkeupayaan mencapai taraf maksimum yang ditetapkan dalam spesifikasi kontrak. Untuk mengatasi masalah ini usaha sedang dijalankan oleh pihak pembuat sistem ini untuk meningkatkan keupayaannya sebagaimana yang dikehendaki

mengikut kontrak. Perkara ini sedang dijalankan antara Malaysia Shipyard and Engineering Sdn Bhd selaku kontraktor dengan syarikat pembuat di Sweden selaku Sub-Kontraktor.

- (b) Kerajaan tidak mencurigai keupayaan MSE untuk membina kapal-kapal seperti yang setaraf dengan KD MARIKH.

Setakat ini hanya sebuah kapal sahaja jenis KD MARIKH telah dibina oleh MSE. Oleh kerana keadaan ekonomi negara yang lembab, rancangan untuk membina kapal-kapal seperti ini masih belum dapat dilakukan lagi.

MAS—BAYARAN PAMPASAN KEMALANGAN

24. Tuan R. Karpal Singh minta Menteri Pengangkutan memberi maklumat-maklumat berkaitan dengan wang pampasan kemalangan kapal terbang MAS di Johor pada bulan Disember 1977.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail): Jumlah wang pampasan yang telah dibayar berhubung dengan kemalangan kapal terbang MAS di Johor pada bulan Disember 1977 ialah sebanyak R\$9,373,557.78 bagi kesemua 93 orang penumpang dan 7 anak kapal yang terkorban.

SAMAN KE ATAS PENGGUNA

25. Tuan Tan Kok Wai minta Menteri Pengangkutan menyatakan sejauh manakah kejayaan yang telah tercapai dengan membenarkan pegawai Kerajaan Gred A mengeluarkan saman ke atas pengguna-pengguna jalan raya yang membuat kesalahan lalulintas.

Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, pegawai Kerajaan Kumpulan A tidak diberi kuasa untuk mengeluarkan saman ke atas pengguna-pengguna jalan raya yang membuat kesalahan lalulintas, tetapi mereka hanya dibenarkan membuat aduan kepada pihak berkuasa mengenai kesalahan yang dilakukan.

Setakat hari ini, lebih seribu laporan aduan telah diterima oleh Urusetia Majlis Keselamatan Jalanraya dan telah dipanjangkan untuk tindakan siasatan pihak dan Jabatan Pengangkutan Jalan. Sehingga 30 Jun, 1987 sejumlah 1,115 borang aduan telah diterima, daripada jumlah itu, 1,029 kes telah dirujuk untuk tindakan Jabatan Polis, 28 kes untuk tindakan Jabatan Pengangkutan Jalan, 4 kes untuk tindakan Kementerian Pertahanan dan 54 kes lagi sedang dikesan rekod alamat mereka oleh Urusetia, Majlis Keselamatan Jalan raya.

Berdasarkan jumlah aduan yang diterima program ini boleh dikatakan berjaya dan sambutan di kalangan pegawai-pegawai Kerajaan Kumpulan "A" semakin menggalakan.

TAMBANG MAS—GALAKAN PELANCONGAN

26. Tuan Ngoi Thiam Woh minta Menteri Kebudayaan dan Pelancongan memberitahu adakah Menteriannya sedar bahawa kadar tambang MAS dalam negeri adalah amat tinggi dan ini akan memberi kesan negatif dalam perkembangan pelancongan dalam negeri. Jika sedar, apakah langkah yang akan diambil oleh Menteriannya untuk menggalakan pelancongan dalam negeri.

Menteri Kebudayaan dan Pelancongan (Dato' Haji Sabbaruddin Chik:) Dalam usaha-usaha Kerajaan

untuk meningkatkan industri pelancongan dalam negeri, Kementerian Kebudayaan dan Pelancongan sememangnya bekerjasama dengan kementerian pengangkutan bagi menentukan bahawa perkara tambang udara dalam negeri dapat memenuhi keperluan penumpang-penumpang yang hendak membuat perjalanan (travelling public).

Oleh yang demikian kadar-kadar tambang MAS sentiasa diawasi dan diberi perhatian khusus oleh pihak Kerajaan. Malah untuk menggalakan pelancongan dalam negeri, MAS telah pun mengadakan berbagai jenis tambang "promotional" yang memberi potongan diskaun sehingga 50%.

Ke arah matlamat menggalakan pelancongan dalam negeri, Kerajaan sentiasa mengkaji cadangan-cadangan bagi memperkenalkan berbagai jenis insentif dan corak tambang yang sesuai untuk memenuhi kehendak-kehendak berbagai katogori penumpang.

JENAYAH SEKS

27. Tuan Haji Hussein bin Haji Taib minta Menteri Dalam Negeri menyatakan apakah langkah-langkah yang perlu diambil bagi mengatasi merebaknya penjenayah seks yang begitu kejam sehingga sanggup melakukan bukan sahaja pencabulan tetapi merompak dan juga membunuh, termasuk wanita di bawah umur dan yang masih bersekolah.

Timbalan Menteri Dalam Negeri (Dato' Megat Junid bin Megat Ayob): Kerajaan sedar dan mengambil berat terhadap pertambahan dalam kejadian jenayah seksual yang dilakukan di negara ini. Bagi kejadian-kejadian rogol misalnya jumlah kes yang telah dilaporkan kepada polis meningkat dari 470 kes dalam tahun 1984 kepada 529 kes dalam tahun 1985 dan 688 kes

dalam tahun 1986. Bagi tahun 1987 jumlah kes yang telah dilaporkan hingga bulan Mei ialah 287.

Walau bagaimanapun mengenai mangsa rogol yang juga disamun dan dibunuh, jumlahnya adalah sedikit misalnya dalam tahun 1986 dan 17 kes dan sehingga bulan Mei 1987 terdapat 8 kes.

Tanggungjawab mencegah jenayah seksual bukanlah terletak di bahu kerajaan sahaja tetapi adalah menjadi tanggungjawab orang ramai dan badan sukarela. Bagi pihak Kerajaan, langkah-langkah tertentu yang telah diambilnya termasuklah yang berikut:

- (i) menyedarkan orang ramai betapa bahaya jenayah ini, mereka hendaklah sentiasa berwaspada sama ada ketika seorang diri atau semasa dalam pergaulan;
- (ii) mengatur rancangan untuk memberi pembelajaran kepada masyarakat umum tentang pencegahan jenayah secara umum termasuk pencegahan jenayah seksual;
- (iii) pihak polis akan menghubungi Jabatan Pendidikan supaya dapat memberi pembelajaran kepada kanak-kanak sekolah tentang langkah-langkah yang perlu diambil untuk mencegah jenayah termasuk jenayah seksual. Polis sentiasa sedia bekerjasama dengan memberi ceramah serta penerangan kepada murid-murid sekolah dari masa ke semasa.

BANK KERJASAMA PUSAT— SIASATAN

28. Tuan Lim Kit Siang minta Menteri Kewangan menyatakan apakah tindakan yang diambil terhadap amalan-amalan curang, pecah amanah secara jenayah dan kelalaian yang berlaku dalam Bank

Kerjasama Pusat (BKP) yang memerlukan Kerajaan menyimpan wang sejumlah \$405 juta dengan BKP untuk melindungi kepentingan para pendeposit.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, penyiasatan telah pun dijalankan ke atas Bank Pusat Kerjasama sebagaimana yang dibenarkan di bawah Seksyen 37, Akta Koperasi. Berikutan dari siasatan tersebut, adalah disyaki berlakunya penyelewengan dalam bank tersebut. Aduan telah pun dibuat kepada pihak polis dan pihak polis sedang menjalankan siasatan yang rapi bagi menentukan jenis kesalahan yang telah dilakukan. Jika terdapat bukti-bukti yang jelas, mereka yang disyaki bertanggungjawab melakukan berbagai kesalahan akan didakwa di mahkamah.

PELABUR TEMPATAN/ASING— KEPERCAYAAN

29. Tuan Ting Chek Ming minta Menteri Perdagangan dan Perindustrian menyatakan apakah langkah-langkah yang telah diambil oleh Kerajaan untuk memulihkan keyakinan dan kepercayaan pelabur-pelabur tempatan dan asing untuk terus melabur di Malaysia.

Datin Paduka Rafidah Aziz: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, perkara ini telah pun saya huraikan pada masa saya menjawab soalan yang telah dikemukakan oleh Ahli Yang Berhormat dari Bukit Bintang pada 29-6-1987. Saya tidak bercadang memberi apa-apa maklumat tambahan kepada jawapan-jawapan yang telah saya beri.

UNIT UDARA POLIS

30. Dr Abdul Hadi bin Derani minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sama ada Kerajaan bercadang hendak

menambah kekuatan unit udaranya memandangkan keperluan rondaan perairan negara ini lebih-lebih lagi dengan terjadinya banyak pencabulan oleh nelayan-nelayan asing dan kegiatan lanun-lanun.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob: Untuk makluman ahli Yang Berhormat, Kerajaan memang bercadang untuk memperbesarkan lagi Unit Udara Polis dan Kerajaan sedang membuat kajian mendalam mengenainya. Di samping itu, sepertimana Ahli Yang Berhormat sedia maklum, rondaan perairan negara adalah juga menjadi tanggungjawab Tentera Laut Di Raja Malaysia dan Tentera Udara Di Raja Malaysia.

RAMPASAN KUASA DI FIJI

31. Tuan Nurnikman bin Abdullah minta Menteri Luar Negeri menyatakan apakah pendirian yang diambil oleh Malaysia berikutan dengan rampasan kuasa di Fiji baru-baru ini. Adakah Malaysia menghulurkan sebarang bantuan kepada Fiji dan jika ada, adakah Malaysia bercadang untuk mengikut jejak langkah beberapa buah negara seperti New Zealand untuk membekukan bantuan terhadap Fiji buat sementara waktu sehingga keadaan di Fiji pulih seperti sediakala.

Menteri Luar Negeri (Dato' Abu Hassan bin Haji Omar): Malaysia mempunyai hubungan persahabatan yang lama dan erat dengan Fiji. Oleh yang demikian Kerajaan mengikuti dengan teliti perkembangan yang berlaku di Fiji dan berharap ia akan pulih semula dengan perdamaian yang berasaskan kepada kehendak dan harapan rakyat negara tersebut.

Selepas rampasan kuasa tentera pada 14hb Mei yang lalu, perampas kuasa gagal menubuhkan Kerajaan Sementara untuk memerintah Fiji.

Sebagai langkah tolak ansur untuk mengatasi masalah yang dihadapi, Gabenor Jeneral dan perampas kuasa mencapai persetujuan memberi kuasa eksekutif kepada Gabenor Jeneral memerintah Fiji dengan dibantu oleh Majlis Penasihat. Usaha-usaha yang dijalankan oleh Gabenor Jeneral untuk menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi patut diberi sokongan.

Kerajaan juga berharap semua negara memahami keadaan rumit yang wujud di Fiji dan tidak menggunakan tekanan yang tidak sepatutnya ke atas negara itu untuk mempengaruhi usaha-usaha yang sedang dilakukan untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi.

Pada prinsipnya Kerajaan kita sentiasa bersedia memberi bantuan mengikut kemampuan kita kepada negara-negara sahabat yang menghadapi kesusahan atas peri kemanusiaan. Setakat ini Kerajaan belum menerima sebarang rayuan secara resmi memohon bantuan dari Fiji untuk mengatasi masalah yang sedang mereka hadapi.

KUMPULAN KRISTIAN ASING— RASUAH

32. Tuan Lim Kit Siang minta Perdana Menteri menyatakan mengapa Kerajaan tidak bersedia untuk mengumumkan secara awam nama kumpulan Kristian asing yang memberi rasuah sebanyak \$10 juta kepada Pusat Islam supaya ia (kumpulan Kristian tersebut) dapat menganjurkan satu persidangan antarabangsa di negara ini dan sama ada beliau sedar bahawa kecuali identiti kumpulan ini didedah secara awam, perkara ini akan memburukkan perhubungan antara agama di negara ini.

Dato' Dr Mohamed Yusof bin Haji Mohamed Nor: Kerajaan tidak berpendapat bahawa mendedah identiti kumpulan yang terlibat itu adalah suatu tindakan yang bijak dan

boleh memberi apa-apa faedah kepada negara. Seterusnya Kerajaan tidak berpendapat bahawa tindakan tidak mendedahkan identiti kumpulan itu telah atau akan memberi kesan buruk terhadap perhubungan antara agama di negara ini.

PERMOHONAN KEWARGANEGARAAN

33. Tuan Lee Lam Thye minta Menteri Dalam Negeri menyatakan:

- (a) bilangan yang tepat pemohon-pemohon kewarganegaraan yang berjaya antara tahun 1957 sehingga Jun 1987 yang masih belum mengangkat sumpah taat setia kepada Yang Di Pertuan Agong dan negara ini;
- (b) berapa ramai pemohon yang berjaya seperti di atas yang telah mengangkat sumpah taat setia sehingga Jun 1987; dan
- (c) apakah langkah-langkah yang telah diambil oleh Jabatan Pendaftaran Negara untuk mengesan mereka yang masih belum mengangkat sumpah taat setia supaya mereka boleh diberitahu selanjutnya.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob:
Dari tahun 1957 sehingga akhir bulan Mei 1987, seramai 1,787 orang yang mana permohonan kewarganegaraan mereka telah diluluskan tetapi masih belum mengangkat sumpah taat setia kepada Duli Yang Maha Mulia Yang di-Pertuan Agong dan negara.

Dalam tempoh yang sama, seramai 2,267,828 pemohon yang berjaya dalam permohonan kewarganegaraan mereka telah mengangkat sumpah taat setia.

Jabatan Pendaftaran Negara sentiasa berusaha untuk menghubungi semua pemohon kewarganegaraan yang berjaya tetapi masih belum mengangkat sumpah taat setia sama

ada melalui surat serta juga melalui Pegawai-pegawai Pendaftaran di peringkat Negeri dan Daerah.

KAD PENGENALAN PALSU

34. Tuan Samson Chin Chee Tsu minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sama ada beliau akan menimbangkan pendaftaran semula bagi pemegang-pemegang kad pengenalan biru di Sabah untuk mengatasi masalah pengeluaran kad pengenalan palsu kepada pelarian-pelarian dan pendatang-pendatang haram yang berasal dari Filipina dan Indonesia.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob:
Undang-undang sekarang memperuntukan hanya warganegara Malaysia yang berhak diberikan kad pengenalan biru. Kerajaan tidak bercadang untuk mendaftarkan semula pemegang-pemegang kad pengenalan biru. Dalam pada itu, Kerajaan akan mengambil tindakan terhadap sesiapa yang memiliki kad pengenalan biru jika dapat dibuktikan kad pengenalan biru itu diperolehi dengan cara yang tidak sah.

KANAK-KANAK BERSEKOLAH DI KAMPUNG MAMBONG/BABA

35. Tuan Haji Abdullah bin Haji Arshad minta Menteri Pendidikan menyatakan masalah 30 orang kanak-kanak yang layak bersekolah di Kampung Mambong dan Baba di jajahan Kuala Kerai yang tidak dapat ke sekolah kerana tidak mempunyai kemudahan pengangkutan sungai. Adakah Kerajaan mempunyai suatu program untuk mengatasi kesulitan mereka.

Menteri Pendidikan (Tuan Anwar bin Ibrahim): Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, bilangan kanak-kanak yang tidak bersekolah di Kampung Mambong dan Baba itu ialah satu orang sahaja dan bukannya 30

orang seperti yang dinyatakan. Setakat ini Kerajaan telah menyediakan 2 buah bot untuk mengatasi masalah pengangkutan kanak-kanak di situ. Walaupun masih terdapat kanak-kanak yang tidak bersekolah dan ini bukanlah disebabkan oleh ketiadaan kemudahan yang disediakan oleh Kerajaan tetapi lebih merupakan sebab-sebab sendiri ibubapa yang berkenaan.

PENDATANG HARAM— KEMASUKAN

36. Tuan P. Patto minta Menteri Dalam Negeri menyatakan sebab-sebab mengapa langkah-langkah Kerajaan untuk membersihkan negara daripada pendatang-pendatang haram Indonesia dan Filipina yang berjumlah ratus-ratus ribu, tidak berkesan dan apakah langkah baru Kerajaan akan mengambil untuk memastikan pendatang-pendatang haram ini diusir keluar dari negara kita.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob: Sebenarnya adalah mustahil untuk mencegah sepenuhnya kemasukan pendatang haram dari negara-negara jiran ke negara ini oleh kerana keadaan sempadan daratan yang berbukit bukau dan kawasan pantai yang panjang serta diliputi oleh hutan bakau. Namun demikian, Kerajaan telah dan sedang memesatkan rondaan di kawasan perairan dan sempadan daratan bagi mencegah kemasukan pendatang haram ke negara ini. Pendatang-pendatang haram yang dikesan juga telah ditangkap, didakwa dan diusir keluar.

Selain daripada tindakan-tindakan yang diambil oleh Kerajaan, pihak berkuasa Indonesia juga telah bersetuju mencari jalan bagi mencegah rakyat Indonesia memasuki negara ini.

Pada hemat saya segala langkah yang diambil oleh Kerajaan adalah berkesan dan berjaya mengurangkan kadar kemasukan pendatang-pendatang haram ke negara ini.

WATAN—SIARAN KHUTBAH JUMAAT

37. Tuan Hu Sepang minta Perdana Menteri menyatakan sama ada beliau sedar akan khutbah Ustaz Muhammad Abdul Wahab, Imam Masjid Taman Tun Dr Ismail, Kuala Lumpur yang disampaikan dan dilaporkan dalam akhbar WATAN bertarikh 9-12 Jun 1987 di mana beliau telah berkata bahawa "hampir setiap rumah orang Islam sudah dimasuki oleh golongan anti Islam terutama Yahudi dan Kristian". Apakah tindakan yang ingin diambil oleh Kerajaan terhadap imam tersebut yang bukan sahaja berdusta tetapi juga menyakiti serta menyinggung perasaan orang-orang Kristian di negara ini.

Dato' Dr Mohamed Yusof bin Haji Mohamed Nor: Saya telah menyemak khutbah Jumaat yang disiarkan di dalam akhbar Watan dan mendapati apa yang Ahli Yang Berhormat laporkan itu tidak benar. Apa yang sebenarnya dimaksudkan oleh Khatib ialah bahawa fahaman dan cara hidup Kristian dan Yahudi telah diperkenalkan kepada hampir setiap keluarga Islam menerusi kaca T.V.

Kerajaan tidak bercadang untuk mengambil apa-apa tindakan terhadap Khatib itu kerana beliau tidak melakukan apa-apa kesalahan di bawah mana-mana undang-undang di negara ini.

RUMAH PANGSA KOS RENDAH—HARGA

38. Tuan Lim Guan Eng minta Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan menyatakan:

(a) apakah definisi sebuah rumah pangsa kos rendah selain daripada harganya di bawah \$25,000.00.

(b) sama ada pihak Kementerian bersetuju dengan keputusan

pihak Kerajaan Negeri untuk menjualkan Rumah Pangsa 9 Tingkat di Jalan Bendahara, Melaka dengan harga di antara \$35,500.00—\$38,000.00.

- (c) adakah pernah berlaku di mana-mana tempat di Malaysia di mana penghuni-penghuni dari golongan yang berpendapatan rendah dipaksa pindah kerana keinginan Kerajaan Negeri memperoleh keuntungan.
- (d) adakah pihak Kementerian ingin bercampur tangan untuk memastikan bahawa penghuni-penghuni Rumah Pangsa 9 Tingkat/tidak dipaksa pindah dan mempunyai tempat tinggal/ yang sudah menginap lebih dari 20 tahun.

Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan (Tuan Ng Cheng Kiat):

- (a) Selain daripada harganya yang tidak melebihi \$25,000.00 seunit, sesuatu rumah kos rendah hendaklah menepati ciri-ciri lain seperti berikut:
 - (i) Mempunyai ruang lantai minima 43 meter persegi;
 - (ii) Mengandungi dua bilik tidur, satu ruang tamu/ makan, satu dapur dan sebuah bilik mandi/ tandas.

Difinasi ini adalah terpakai bagi semua rumah kos rendah sama ada dari jenis teres ataupun pangsa.

- (b) Soal sama ada Kementerian bersetuju atau tidak dengan keputusan yang dibuat oleh Kerajaan Negeri Melaka itu tidak timbul oleh sebab kuasa dalam perkara-perkara perumahan dan Kerajaan Tempatan adalah terletak pada Kerajaan Negeri menurut Jadual Kesembilan Perlembagaan Persekutuan

(butiran 4 di bawah Senarai Negeri). Rumah pangsa ini adalah sebuah projek yang telah disiapkan dalam tahun 1965 dengan pembiayaan daripada Majlis Perbandaran Melaka Tengah sediri.

- (c) Setakat yang diketahui, belum ada kes yang dimaksudkan itu berlaku di tempat lain di negara ini.
- (d) Oleh sebab kuasa ke atas Perumahan dan Kerajaan Tempatan terletak pada Kerajaan Negeri Melaka, maka Kementerian tidak bercadang untuk campur tangan dalam perkara ini.

KERJA KEJURUTERAAN KEPADA BUMIPUTERA

39. Tuan Mohamed Sam bin Haji Sailan minta Menteri Perusahaan Awam menyatakan:

- (a) daripada jumlah kerja-kerja kejuruteraan yang ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha tempatan bagi tahun 1985 dan 1986 berapa banyak daripada tawaran tersebut ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha Bumiputera;
- (b) apakah rancangan dan program penggalak kepada syarikat Bumiputera untuk melibatkan diri dalam kerja kejuruteraan di MSE.

Menteri Perusahaan Awam (Puan Napsiah binti Omar):

- a) Pada tahun 1985, dari segi bilangan, jumlah kerja-kerja Kejuruteraan yang ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha tempatan ialah 2,144. Dari jumlah ini 1,046 atau 48.8% telah ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha Bumiputera. Dari segi nilai pula, jumlah kerja-kerja

yang ditawarkan ialah \$8,623,000 dan dari jumlah ini \$2,745,000 atau 31.8% telah ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha Bumiputera.

Pada tahun 1986 pula, dari segi bilangan, jumlah kerja-kerja kejuruteraan yang ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha tempatan ialah 2,614. Dari jumlah ini 1,322 atau 50.6% telah ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha Bumiputera. Dari segi nilainya, jumlah kerja-kerja yang ditawarkan ialah \$8,578,609 dan dari jumlah ini \$2,792,595 atau 32.5% telah ditawarkan kepada pengusaha-pengusaha Bumiputera.

(b) Di antara rancangan dan program-program penggalak kepada Syarikat-syarikat Bumiputera adalah:

(i) MSE akan bekerjasama dengan MARA untuk membantu kontraktor-kontraktor bumiputera yang diiktiraf oleh MSE, dengan modal pusingan yang diperlukan. Selain daripada itu, semua baucer-baucer pengesahan kerja yang telah disahkan oleh MSE boleh didapatkan pembayarannya daripada MARA. Perkara ini amat penting kerana pembayaran yang diterima biasanya lambat dan boleh menggugat aliran wang tunai kontraktor-kontraktor Bumiputera yang berkenaan.

(ii) Kontraktor-kontraktor Bumiputera yang tidak mempunyai ataupun tidak

mampu membeli jentera-jentera berat dibenarkan menyewa alat-alat tersebut daripada MSE.

(iii) MSE sentiasa menerima kontraktor-kontraktor Bumiputera untuk berdaftar dengan pihak limbungan. Senarai pendaftaran ini sentiasa dikaji semula untuk menentukan bidang-bidang kemahiran yang diperolehi oleh kontraktor-kontraktor Bumiputera tersebut.

(iv) Kontraktor-kontraktor Bumiputera diberi keutamaan bagi semua kerja-kerja di mana mereka mempunyai kemahiran dan kemampuan sepertimana mempunyai kemahiran dan kemampuan sepertimana yang diperlukan.

RANCANGAN SISWA NIAGA

40. Tuan Haji Mohd. Zain bin Abdullah minta Perdana Menteri menyatakan sejak Kerajaan menganjurkan Rancangan Siswazah Niaga dan Siswazah Tani berapa ramaikah siswazah yang tampil memberi sambutan kepada rancangan itu dan para siswazah jurusan manakah yang lebih berminat dengan bidang perniagaan dan pertanian tersebut. Sila butirkan mengikut jurusan sektor.

Dato' Dr Mohamed Yusof bin Haji Mohamed Nor: Di dalam Rancangan Siswa Niaga, seramai 8 orang siswazah telah menceburkan diri. Mereka adalah merupakan kumpulan pertama dari jumlah 28 orang siswazah yang telah dibimbing oleh MARA melalui kursus Perwujudan Usahawan yang mengambil masa selama 3 bulan. Baki seramai 20 orang lepasan kursus ini

dalam peringkat penyediaan untuk memulakan perniagaan seperti mendapatkan bantuan modal dan tapak perniagaan.

Sambutan kepada Rancangan Petani Siswazah juga menggalakkan, seramai 69 orang siswazah sedang/akan mengusahakan tanah pertanian seluas 376.3 ha. Di samping itu seramai 8 orang siswazah sedang/akan menjalankan projek perikanan. Kebanyakan daripada siswazah yang terlibat adalah dari jurusan pertanian.

PERPADUAN RAKYAT

41. Dato' Zainol Abidin bin Johari minta Perdana Menteri menyatakan adakah beliau berpuas hati dengan kerja-kerja yang dibuat bagi menyatupadukan rakyat berbilang kaum oleh Jabatan Perpaduan Negara dan apakah tindakan yang telah, sedang dan akan dibuat bagi menjamin perpaduan rakyat berbilang kaum.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Oo Gin Sun): Kerajaan memang berpuashati dengan kerja-kerja yang dibuat bagi menyatupadukan rakyat berbilang kaum oleh Jabatan Perpaduan Negara. Dalam pada itu prestasi Jabatan berkenaan dipertingkatkan dari masa ke masa. Jabatan ini mengendalikan usaha memupuk perpaduan nasional melalui dua strategi utama, iaitu penggalakan dan pencegahan. Di antara langkah-langkah yang telah dan sedang diambil ialah menggalakan rakyat dari pelbagai keturunan bergaul dan berinteraksi dalam kegiatan-kegiatan kemasyarakatan, kesukanan, kebajikan dan lain-lain melalui pertubuhan-pertubuhan kejiwaan. Ini adalah bertujuan untuk memupuk sikap tolong-menolong, berbaik-baik sangka ke arah keharmonian di kalangan masyarakat pelbagai kaum.

Di samping itu Jabatan juga mengadakan program sivik termasuk penghayatan mengenai kewajipan rakyat sebagai warganegara yang baik, taat setia dan patriotis, merancang serta melaksanakan program pendidikan persekolahan kepada kanak-kanak berbilang keturunan, merancang serta melaksanakan pendidikan tidak formal yang menumpukan kepada penerangan, melalui Bahasa Malaysia, akan adat resam serta nilai-nilai yang mulia. Selain dari itu lawatan antara negeri/wilayah bagi pemimpin-pemimpin masyarakat diadakan melalui program penggalakan integrasi negeri-negeri di Malaysia.

Dari segi strategi pencegahan pula, Jabatan sentiasa memerhati dan mengesan dari masa ke masa, akan suasana perhubungan di dalam dan di antara kaum serta agama dan menguruskan tindakan sewajarnya, membantu menyelesaikan pertikaian/perselisihan di dalam dan di antara kaum serta berusaha, ke arah pemulihan keadaan. Juga kajian-kajian jangka panjang dan yang berorientasikan dasar dijalankan untuk mengesan masalah perpaduan serta membantu dalam mengatasinya.

Selain dari itu Jabatan Perpaduan Negara sedang berusaha untuk memperkembangkan sistem pengesanan perhubungan sosial yang baru sahaja diperkenalkan. Mengenai sistem ini Jabatan menerima laporan-laporan dari peringkat daerah, mengenai suasana perhubungan di dalam dan di antara kaum. Hasil dari laporan ini analisa mengenai pola perhubungan kemasyarakatan dibuat setiap bulan dan tindakan penyelesaian konflik serta pemulihan diselaraskan oleh pegawai-pegawai di peringkat daerah.

Ingin saya nyatakan bahawa usaha memupuk perpaduan nasional adalah tanggungjawab bersama dan bukan hanya dibebankan di bahu Kerajaan semata-mata. Sokongan dan

kerjasama dari semua lapisan masyarakat adalah perlu untuk menjamin perpaduan yang lebih mampat.

PENDATANG HARAM DI SABAH—RONDAAN

42. Tuan Maidom P. Pansai minta Menteri Dalam Negeri menyatakan apakah tindakan yang diambil oleh pihak Kerajaan dalam mengendalikan pendatang haram yang terus bermaharajalela di Sabah terutama sekali daripada Filipina yang nampaknya kian bertambah dari masa ke semasa sebagaimana jelas terbukti daripada pertambahan yang begitu pesat bangunan rumah-rumah orang pelarian (Pendatang Haram) di Pulau Gaya dekat Kota Kinabalu, di Kg. Baru dalam daerah Tuaran dan di Kg. Ice Box Tawau. Adakah Kerajaan sedar tentang bahayanya jika keadaan dibiarkan begitu sahaja memandangkan perumahan-perumahan seperti itu biasanya dijadikan pusat kegiatan-kegiatan yang tidak sihat seperti jenayah-jenayah dan sebagainya.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob: Kerajaan sedang memesatkan rondaan di kawasan perairan dan sempadan bersama Malaysia dengan negara-negara jiran untuk mencegah kemasukan pendatang haram ke negara ini. Kerajaan juga mengambil perhatian serious terhadap kemasukan pendatang-pendatang Filipina ke Sabah.

PERUNTUKAN PEMBANGUNAN ITM DAN TAR

43. Dr Lim Ann Koon minta Menteri Pendidikan menjelaskan sebab-sebab terdapatnya perbezaan peruntukan pembangunan yang begitu ketara di antara Maktab TAR dan ITM pada tahun 1985 di mana ITM mendapatkan peruntukan sebanyak \$15 juta dan Maktab TAR hanya mendapat \$10 juta sahaja.

Tuan Anwar bin Ibrahim: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, peruntukan yang diluluskan berbeza antara Institut Pengajian Tinggi termasuk Kolej Tuanku Abdul Rahman (KTAR) dan Institut Teknologi MARA (ITM) adalah disebabkan berbezanya projek pembangunan yang dilaksanakan pada tahun tersebut. Jumlah peruntukan yang diberi juga bergantung kepada bilangan kakitangan dan pelajar dan juga bidang pengajian yang ditawarkan.

PROFESOR DI RAJA UNGKU AZIZ—LANJUTAN PERKHIDMATAN

44. Tuan Gooi Hock Seng minta Menteri Pendidikan menyatakan sama ada Profesor Di Raja Ungku Aziz, Vice-Chancellor Universiti Malaya yang akan tamat tempoh perkhidmatannya pada tahun hadapan akan dipanjangkan tempoh perkhidmatannya ke satu penggal lagi dan jika tidak, nyatakan sebab-sebab.

Tuan Anwar bin Ibrahim: Mengikut peruntukan seksyen 9 (1) Jadual kepada Akta Universiti dan Kolej Universiti 1971 (Pindaan) 1975 seseorang Naib Canselor hendaklah dilantik oleh D.Y.M.M. Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong atas nasihat Menteri selepas berunding dengan Majlis. Setakat ini belum ada apa-apa keputusan dibuat mengenai perlanjutan tempoh perkhidmatan Yang Mulia Profesor Di Raja Ungku Aziz sebagai Naib Canselor Universiti Malaya.

PENDATANG HARAM—KAWALAN MASUK

45. Tuan Madatang bin Morejal minta Menteri Pertahanan menyatakan langkah-langkah Kementerian tersebut untuk mengawal sempadan Negeri Sabah dengan Filipina serta

sempadan Negeri Sabah dan Sarawak dengan Kalimantan Indonesia. Kedua-dua sempadan tersebut dipercayai sebagai pintu masuk para pendatang-pendatang haram Filipina dan Indonesia.

Tengku Dato' Ahmad Rithauddeen Al-Haj: Angkatan Tentera Malaysia sentiasa peka dengan perkembangan keselamatan negara semasa, sama ada keselamatan di Darat, Laut dan Udara. Oleh itu pengawasan dan pengawalan sentiasa dibuat oleh Angkatan Tentera iaitu sama ada Angkatan Tentera Darat, laut dan Udara untuk menentukan supaya negara kita tidak dicerobohi. Rondaan dan Operasi sentiasa dilakukan dan dipertingkatkan dari masa ke semasa terutama di kawasan-kawasan yang lebih terdedah kepada ancaman dan keselamatan Negara. Ini termasuklah di kawasan-kawasan sempadan negara kita dengan negara jiran. Operasi ini juga dijalankan dengan kerjasama agensi-agensi Kerajaan yang lain.

KAMPUNG BARU—KESESAKAN PENDUDUK

46. Dr Ting Chew Peh minta Menteri Pembangunan Negara dan Luar Bandar menyatakan apakah rancangan, jika ada, untuk memperluaskan kawasan Kampung-kampung Baru untuk mengatasi masalah kesesakan.

Tuan Mohamed bin Jamrah: Kementerian memang sedar akan masalah kesesakan tanah yang dihadapi oleh penduduk Kampung Baru. Bagi mengatasi masalah ini sebagai garis panduan, Kerajaan telah mengesyorkan supaya Kerajaan Negeri menggalakkan pihak swasta untuk memajukan tanah yang berdekatan dengan Kampung-kampung Baru bagi tujuan perumahan, khasnya dengan membina rumah-rumah kos rendah. Secara tidak langsung cara ini dapat mengatasi

masalah kesesakan yang dihadapi oleh penduduk-penduduk Kampung Baru. Satu cadangan lain ialah penduduk-penduduk Kampung-kampung Baru yang menghadapi masalah kesesakan boleh secara berkelompok memohon untuk membeli tanah yang berdekatan dan kos pembelian dibiayai oleh penduduk-penduduk sendiri.

ANCAMAN KOMUNIS

47. Tuan R. Karpal Singh minta Menteri Dalam Negeri menyatakan betapa serius ancaman pihak Komunis di negara ini.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob: Ancaman pihak komunis di negara ini masih dalam tahap yang serius tetapi terkawal dan pihak komunis menghadapi tekanan-tekanan yang hebat akibat daripada langkah-langkah keselamatan yang telah dan sedang diambil oleh Kerajaan.

Untuk makluman Yang Berhormat, Unit-unit Penggempur Parti Komunis Malaya yang masih bergerak di Kedah, Kelantan, Perak dan Pahang berada dalam keadaan kucar-kacir dan terpaksa melarikan diri jauh ke dalam hutan akibat tekanan dari Pasukan Keselamatan. Kekuatan mereka pada masa ini dianggarkan seramai 158 orang.

Mengenai ancaman pengganas komunis di Sarawak pula, adalah dianggarkan seramai 46 orang pengganas komunis masih bergerak di negeri tersebut.

Berhubung dengan pergerakan komunis bawah tanah pula, sukalah saya memaklumkan bahawa sejak infrastrukturnya dilumpuhkan dalam beberapa operasi pada pertengahan 70an, tidak ada bukti yang menunjukkan mereka kembali bergerak cergas. Di samping itu, propaganda-propaganda daripada Parti Komunis Malaya dan Parti

Komunis Malaysia dengan memutarbelitkan isu-isu sosial, politik dan ekonomi tidak mendatangkan apa-apa kesan di kalangan rakyat.

LAPANGAN TERBANG PENGKALAN CHEPA— PEMBESARAN

48. Tuan Haji Ibrahim bin Ali minta Menteri Pengangkutan menyatakan menjelaskan mengapakah beberapa projek seperti pembesaran Lapangan Terbang Pengkalan Chepa ketaraf antarabangsa, Projek TUDM di Gong Kedak dan Mini Pelabuhan Kemasin di Bacok Kelantan masih ditangguhkan. Bilakah projek-projek ini akan dilaksanakan.

Datin Paduka Zaleha binti Ismail:

(a) Projek pembesaran Lapangan Terbang Pengkalan Chepa, Kota Bharu telah terpaksa ditangguhkan kerana kemelesetan ekonomi yang kita hadapi sekarang. Apabila kedudukan ekonomi negara bertambah baik keperluan dan pelaksanaan projek ini akan dipertimbangkan semula.

*(b) Berhubung dengan projek TUDM Gong Kedak di Kelantan peraksanaan projek ini akan dijalankan apabila keadaan ekonomi negara mengizinkan.

(c) Semua projek-projek pembangunan pelabuhan-pelabuhan kecil seperti Pelabuhan Kecil Kemasin di Kelantan dan Pelabuhan Kecil Perlis telah pun ditangguhkan buat sementara waktu sehingga siap Kajian Pelabuhan-pelabuhan Kebangsaan yang sedang dijalankan pada masa ini. Tujuan Kajian ini adalah untuk memastikan pembangunan pelabuhan-pelabuhan di negara ini dilakukan dengan cara

sistematik dan teratur. Kajian ini akan mengemukakan satu pelan induk pembangunan pelabuhan-pelabuhan di seluruh negara. Kajian ini akan siap pada bulan November tahun ini. Dengan yang demikian pembinaan Pelabuhan Kecil Kemasin di Kelantan ini bergantunglah kepada syor-syor yang akan dikemukakan oleh Kajian Pelabuhan-pelabuhan Kebangsaan.

* Maklumat mengenai projek TUDM di Gong Kedak adalah diperolehi dari Kementerian Pertahanan.

PEMBAYARAN CUKAI MENAMPUNG SEBUAH KABINET

49. Tuan Hu Sepang minta Perdana Menteri menyatakan berapakah pembayar-pembayar cukai terpaksa membayar untuk menampung sebuah Kabinet yang mengandungi 23 orang Menteri, 31 orang Timbalan-timbalan Menteri dan 10 orang Setiausaha Parlimen dalam sebuah Dewan yang mempunyai 177 Ahli. Adakah terdapat keperluan untuk mengadakan sebuah Kabinet yang begitu besar atau adakah jawatan-jawatan Kabinet disalahgunakan sebagai hadiah bagi penyokong-penyokong parti yang kuat.

Dato' Dr Mohamed Yusof bin Haji Mohamed Nor: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat bahawa semua kakitangan Kerajaan yang menerima gaji dan elaun melebihi \$10,000.00 ke atas dalam tempoh setahun adalah dikenakan membayar cukai dengan kadar-kadar tertentu. Pembayaran cukai-cukai ini juga dikenakan kepada Menteri-menteri, Timbalan Menteri dan Setiausaha-setiausaha Parlimen.

Ingin juga dimaklumkan bahawa berdasarkan kepada keperluan bagi menjamin kesejahteraan rakyat bahawa Kerajaan mendapati

kedudukan Kabinet hari ini masih kecil. Oleh sebab yang demikian kita mendapati sebahagian daripada Menteri yang terpaksa menanggung beberapa portfolio tanpa diberi sebarang pembayaran imbuhan atau elaun cuma hanya dibayar untuk satu jawatan sahaja. Oleh yang demikian dakwaan Ahli Yang Berhormat mengenai jawatan-jawatan Kabinet yang disalahgunakan adalah tidak tepat.

AKTA PELAJARAN 1961

50. Tuan Chian Heng Kai minta Menteri Pendidikan menyatakan sama ada Akta Pelajaran 1961 sedang ditinjau dan suatu Akta baru akan menggantikan Akta lama itu di mana Perkara 21 (2) Akta Pelajaran 1961 akan dimansuhkan. Jika ya, sama ada badan-badan masyarakat Tionghua akan dijemput mengemukakan cadangan-cadangan masing-masing.

Tuan Anwar bin Ibrahim: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Pendidikan tidak akan mengujudkan suatu Akta baru bagi menggantikan Akta Lama, sebaliknya Akta yang ada sekarang akan diperkukuhkan dan diperkemaskan lagi.

KEUNTUNGAN TERKUMPUL BANK TEMPATAN/ASING

51. Tuan Fung Ket Wing minta Menteri Kewangan menyatakan jumlah keuntungan terkumpul tahunan bagi Bank-bank tempatan dan juga bank-bank asing yang berniaga di Malaysia dari 1981 hingga 1986, dan jumlah hutang lapuk yang terlibat dalam akaun-akaun tergantungnya (suspense account) dan juga jumlah hutang yang telah dihapuskan dalam tempoh tersebut.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Jumlah keuntungan/kerugian terkumpul bank tempatan bagi tahun 1981 hingga 1985 adalah seperti berikut:

Tahun 1981 keuntungan sebanyak \$298.8 juta

Tahun 1982 keuntungan sebanyak \$382.6 juta

Tahun 1983 kerugian sebanyak \$587.2 juta

Tahun 1984 keuntungan sebanyak \$241.4 juta

Tahun 1985 kerugian sebanyak \$520.4 juta

Keuntungan terkumpul bank asing pula adalah seperti berikut:

Tahun 1981 keuntungan sebanyak \$256.5 juta

Tahun 1982 keuntungan sebanyak \$300.3 juta

Tahun 1983 keuntungan sebanyak \$355.5 juta

Tahun 1984 keuntungan sebanyak \$401.4 juta

Tahun 1985 keuntungan sebanyak \$296.5 juta

Angka keuntungan terkumpul bagi kedua-dua kategori bank ini untuk tahun 1986 tidak dapat dinyatakan kerana angka mengenainya belum lagi ada.

Mengenai jumlah faedah tergantung pula, angka bagi tahun 1981 dan 1982 tidak ada. Jumlah faedah tergantung bagi tahun 1983 ialah \$396 juta, tahun 1984 ialah \$575 juta dan tahun 1985 ialah \$1,178 juta. Angka bagi tahun 1986 masih belum ada lagi.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, oleh kerana bank-bank mula mengamalkan standard perakaunan yang seragam hanya pada tahun 1985, maka angka untuk tahun 1985 tidak boleh dibandingkan dengan tepat dengan angka dalam tahun 1984 dan 1983.

Jumlah hutang lapuk yang dihapuskan dari tahun 1981 hingga 1985 tidak dapat dinyatakan oleh kerana data mengenainya tidak ada. Walau bagaimanapun jumlah peruntukan hutang lapuk yang dibuat dari tahun 1981 hingga 1985 adalah seperti berikut:

Tahun 1981 \$303 juta
 Tahun 1982 \$414 juta
 Tahun 1983 \$678 juta
 Tahun 1984 \$1,112 juta
 Tahun 1985 \$2,098 juta

ASN—PEMILIK SAHAM

52. Tuan Lim Guan Eng minta Perdana Menteri menyatakan:

- (a) siapakah pemilik saham terbesar dalam Amanah Saham Nasional dan peratus miliknya;
- (b) berapa banyakkah saham yang dimiliki oleh 5% yang tertinggi pemilik-pemilik Saham Amanah Saham Nasional dan berapa banyak saham Amanah Nasional dan berapa banyak saham yang dimiliki oleh 70% pemilik-pemilik saham yang terkecil sekali.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dr Siti Zaharah binti Haji Sulaiman):

- (a) Untuk pengetahuan Yang Berhormat, Amanah Saham Nasional Berhad merupakan syarikat pengurusan Sekim Amanah Saham Nasional (Sekim ASN) dan dimiliki sepenuhnya oleh Permodalan Nasional Berhad. Sekim ini berfungsi sebagai alat untuk menggembeling simpanan Bumiputera melalui penjualan unit-unit saham amanah. Oleh kerana had maksima pegangan unit saham bagi setiap individu Bumiputera adalah 50,000.00

unit, maka pemilik-pemilik saham terbesar dalam Skim Amanah Nasional adalah individu-individu yang memegang saham 50,000 unit. Sehingga 31 Mei seramai 5,018 orang (0.2%) memegang 50,000 unit saham ASN.

- (b) Jumlah saham yang dimiliki oleh 5% pemilik-pemilik saham ASN yang tertinggi (iaitu pegangan 10,000 unit ke atas) ialah sebanyak 2,680,778,036 unit (70.3%) dan jumlah saham yang dimiliki oleh 70% pemilik-pemilik saham yang terkecil (pegangan 100—500 unit) ialah sebanyak 271,775 unit (7.1%).

KAMUS DEWAN BAHASA

53. Tuan Haji Abdul Razak bin Abu Samah minta Menteri Pendidikan menerangkan adakah Dewan Bahasa dan Pustaka mempunyai rancangan-rancangan berjadual untuk menerbitkan kamus-kamus yang sekarang amat diperlukan dalam pengembangan dan pengajaran Bahasa Malaysia, jika ada, sebutkan jadual itu serta sejauh mana pelaksanaannya mencapai matlamat; dan apakah langkah-langkah selanjutnya yang akan diambil oleh Menteri bagi memastikan penerbitan berbagai-bagai jenis kamus oleh Dewan Bahasa dan Pustaka berjalan dengan lebih licin dan berkesan.

Tuan Anwar bin Ibrahim: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Dewan Bahasa dan Pustaka memang mempunyai rancangan berjadual untuk menerbitkan kamus yang dirancang untuk keperluan semua peringkat pengguna bahasa. Jenis kamus yang diterbitkan ialah kamus umum dan kamus istilah.

Sehingga kini, Dewan Bahasa dan Pustaka telah menerbitkan kamus-kamus umum yang sesuai dan cukup

sebagai rujukan bagi masyarakat umum dan golongan pelajar mempelajari Bahasa Malaysia, iaitu Kamus Dewan (1970, 1984); Kamus Pelajar (1975, 1987); dan Kamus Dwi-bahasa (1979). Bagi tempoh lima tahun yang akan datang Dewan Bahasa dan Pustaka telah merancang untuk menerbitkan lapan buah kamus umum lagi.

Rancangan menerbitkan kamus istilah yang bermula pada tahun 1983 telah menghasilkan sebanyak dua buah kamus istilah. Dalam tempoh lima tahun yang akan datang Dewan Bahasa dan Pustaka merancang akan menerbitkan sejumlah duabelas buah kamus istilah yang sesuai untuk kegunaan pendidikan peringkat menengah, peringkat tinggi, dan untuk golongan profesional.

Kementerian Pendidikan akan mengawasi pelaksanaan projek-projek perkamusan Dewan Bahasa dan Pustaka supaya hasilnya dapat diterbitkan menurut jadual. Di antara langkah-langkah yang diberikan perhatian adalah untuk mengatasi masalah yang berhubungan dengan tenaga kepakaran dalam bidang penyusunan kamus istilah. Kementerian Pendidikan akan memastikan agar Dewan Bahasa dan Pustaka mendapat tenaga pekerja yang diperlukan dan kemudahan-kemudahan yang cukup.

KRITIKAN PENERBITAN LUAR NEGERI

54. Tuan Hashim bin Saffin minta Menteri Luar Negeri menerangkan apakah langkah-langkah Kementerian untuk membaiki maruah negara Malaysia yang telah rosak hasil daripada isu berbentuk fitnah oleh beberapa majalah. Apakah Kementerian sedar unsur-unsur Zionisme oleh pihak tertentu di dalam isu-isu yang dikeluarkan. Apakah tindakan Kerajaan di dalam isu

Limbang yang telah dikeluarkan oleh Far Eastern Economic Review baru-baru ini.

Dato' Abu Hassan bin Haji Omar:

Adalah tidak benar bahawa imej negara kita telah tercemar akibat dari apa juga kritikan yang telah cuba dilemparkan terhadapnya oleh setengah-setengah penerbitan di luar negeri. Malahan, dapat disebutkan untuk rekod, bahawa negara kita dipandang tinggi oleh masyarakat antarabangsa dan jelas tidak ada negara yang memandang rendah sama sekali terhadapnya.

Bagaimanapun, memandangkan adanya kritikan-kritikan yang dilemparkan terhadap negara kita, berbagai langkah telah disusun dan dilaksanakan oleh Kementerian Luar Negeri untuk menangkis kritikan-kritikan tersebut. Antara langkah berkenaan termasuklah:

- (a) Menjawab dan memperbetulkan laporan-laporan yang boleh mengkaburkan sesuatu isu yang disiarkan oleh badan-badan media berkenaan.
- (b) Menggalakkan lawatan-lawatan wartawan asing ke Malaysia bagi membolehkan mereka mendapatkan gambaran-gambaran yang tepat dan betul berkenaan negara kita.
- (c) Memberi bantuan kepada wartawan-wartawan asing yang dalam lawatan ke Malaysia dalam usaha memperolehi sesuatu aturcara lawatan yang bermakna dan berfaedah bagi tujuan penulisan mereka.
- (d) Bagi langkah jangka panjang pula, Kementerian Luar Negeri dengan dibantu oleh perwakilan-perwakilan kita di luar negeri kerap mengeluarkan dan mengedarkan rencana-rencana serta penerbitan-penerbitan

penerangan lanjut berkenaan negara dan dasar-dasarnya dan isu-isu semasa kepada badan-badan media massa dan orang-orang tertentu di mana Perwakilan-perwakilan kita berada. Penyebaran keterangan berkenaan sesuatu isu atau dasar juga dilakukan oleh perwakilan-perwakilan kita di luar negeri menerusi ceramah-ceramah yang diatur untuk golongan-golongan tertentu.

Kementerian Luar Negeri memang sedar akan adanya pihak-pihak tertentu dengan unsur-unsur asing mereka dalam penulisan-penulisan yang dikeluarkan.

Seperti Yang Berhormat sedia maklum bahawa soal isu Limbang telah pun dijelaskan kepada Dewan Yang Mulia ini pada 29hb Jun, 1987 lepas.

BALAI POLIS PANTAI BESAR, BATU KURAU

55. Tuan Haji Mohd. Zihin bin Haji Mohd Hassan minta Menteri Dalam Negeri menyatakan bilakah balai polis di Pantai Besar, Batu Kurau, Perak akan didirikan, memandangkan sudah sekian lama yang balai polis tersebut hanya ditempatkan di kedai sewa.

Dato' Megat Junid bin Megat Ayob: Kementerian Dalam Negeri memang bercadang untuk melaksanakan Projek Balai Polis Pantai Besar, Batu Kurau, Perak. Walau bagaimanapun oleh kerana kedudukan kewangan negara tidak mengizinkan maka pelaksanaan projek Balai Polis Pantai Besar, Batu Kurau terpaksa ditangguhkan. Sungguhpun demikian Kementerian saya akan berusaha mendirikan balai polis ini dan balai-balai yang serupa di tempat lain dengan seberapa cepat yang mungkin.

KOPERASI PENGAMBILAN DEPOSIT—BANTUAN

56. Dr Ting Chew Peh minta Menteri Kewangan menyatakan:

- (a) sama ada Kerajaan bersetuju secara prinsip untuk membantu koperasi pengambilan deposit mengembalikan semua wang simpanan para penyimpan, atas dasar seringgit untuk seringgit; dan
- (b) kalau setuju, apakah sebab sehingga ini Kerajaan masih belum dapat memberi jaminan mengenai perkara tersebut.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Pertanyaan Ahli Yang Berhormat, menyentuh isu yang sama dengan yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dari Tanjong, Kota Melaka, Pasir Mas, Jelutong dan Bukit Mertajam. Oleh kerana soalan-soalan tersebut telah pun saya jawab pada 29hb Jun, 2hb dan 9hb Julai, 1987, saya tidak bercadang mengulangi sekali lagi.

KESELAMATAN SISTEM PENGANGKUTAN

57. Dr Tan Seng Giaw minta Menteri Pengangkutan menyatakan langkah-langkah yang diambil untuk memulih kepercayaan orang ramai terhadap keselamatan sistem pengangkutan negara kita selepas peristiwa-peristiwa seperti bot yang karam di Pulau Langkawi disebabkan oleh bilangan penumpang yang berlebihan dan baru-baru ini, keruntuhan jeti konkrit di Pulau Tioman di mana seorang terbunuh dan 230 orang tercedera.

Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail: Kerajaan sentiasa memberi perhatian berat kepada keselamatan semua corak pengangkutan termasuk pengangkutan air.

Langkah-langkah yang telah diambil bagi meningkatkan keselamatan adalah dengan penguatkuasaan yang lebih ketat, memberi latihan kepada pembawa-pembawa bot dan menyemak serta menyelaraskan cara pelesenan bot-bot. Faktor penting di dalam keselamatan sistem pengangkutan air di negara kita adalah kerjasama orang ramai. Orang ramai adalah dinasihatkan menggunakan hanya bot-bot yang berlesen dan mematuhi ciri-ciri keselamatan lain seperti penggunaan jaket keselamatan dan meneliti had bilangan penumpang.

Adalah juga ternyata bahawa tempat-tempat pendaratan penumpang-penumpang bot perlu diberi perhatian berat oleh semua pihak. Tempat-tempat pendaratan perlu dibina dan diselenggarakan dengan baik supaya menjamin keselamatan pengguna-pengguna. Pada ketika ini ada terdapat lebih dari dua ratus tempat pendaratan atau jeti telah dibina dan dimiliki oleh pihak-pihak swasta, agensi-agensi Kerajaan dan Kerajaan-kerajaan Negeri. Kementerian Pengangkutan sedang mengkaji kemungkinan mengadakan satu sistem yang dapat mengawal keselamatan jeti-jeti ini di samping mengadakan kemudahan-kemudahan tertentu bagi keselesaan penumpang-penumpang. Di dalam hal ini tumpuan sedang diberi kepada jeti-jeti utama yang mengendalikan bilangan penumpang yang ramai, khasnya tempat-tempat pelancongan.

HUKUMAN KEPADA MURID-MURID

58. Tuan Lee Lam Thye minta Menteri Pendidikan menyatakan bilangan aduan yang diterima oleh Kementerianya terhadap guru-guru

dan guru besar yang telah melakukan hukuman yang tidak dibenarkan ke atas murid-murid mereka dari 1986 hingga 31-5-1987, apakah tindakan setakat ini yang telah diambil terhadap guru-guru berkenaan dan apakah langkah-langkah yang akan Kementerian ambil untuk memastikan supaya kejadian seumpama ini tidak akan berulang lagi.

Tuan Anwar bin Ibrahim: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, bagi tempoh di antara tahun 1986 hingga 31-5-1987 Kementerian Pendidikan hanya menerima tiga kes berhubung dengan Guru Besar/guru yang telah melakukan hukuman yang keterlaluan terhadap murid-murid.

Setakat ini dua daripada kes tersebut telah diselesaikan. Guru Besar/guru yang terlibat telah diberikan amaran supaya jangan lagi melakukan hukuman yang keterlaluan terhadap murid-murid. Manakala satu kes lagi telah dilaporkan kepada pihak polis dan penyiasatan masih dijalankan oleh pihak polis.

Setiap Guru Besar/guru sentiasa diingatkan supaya mereka tidak bertindak sesuka hati dalam menjalankan tugas mengawal disiplin murid-murid. Sekiranya hukuman perlu dikenakan ke atas seseorang murid yang didapati melanggar disiplin sekolah maka tindakan yang dijalankan hendaklah mengikut garis panduan hukuman seperti yang telah ditetapkan di bawah Ordinan Pelajaran 1957 Peraturan-peraturan Pelajaran (Disiplin Sekolah) 1959. Guru Besar/guru yang didapati menyalahgunakan kuasa-kuasa disiplin mereka ke atas murid-murid akan dikenakan tindakan tegas ke atas mereka termasuk tindakan tatatertib sehingga "buang kerja".

USUL MENANGGUHKAN MESYUARAT DI BAWAH PERATURAN MESYUARAT 18:

KEPUTUSAN SENAT UNIVERSITI MALAYA MENGENAI KURSUS PILIHAN

4.05 ptg.

Tuan Lim Guan Eng (Kota Melaka):
Tuan Yang di-Pertua, saya mohon bahawa Dewan ini mengizinkan saya untuk menangguhkan Majlis Mesyuarat bagi tujuan merunding satu perkara tertentu ke atas kepentingan orang ramai yang berkehendakkan disegerakan iaitu keputusan Senat Universiti Malaya pada 26hb Jun, 1987 mulai dari tahun ini yang mengharamkan penuntut-penuntut dari mengambil kursus-kursus pilihan dalam bahasa asalnya, terutamanya Bahasa Cina, Tamil dan Inggeris dan menetapkan semua kursus dalam Senarai Kursus Pilihan (SKP) ditukar dan diajar dalam Bahasa Malaysia telah menimbulkan rasa kebimbangan di kalangan rakyat Malaysia yang rasional, khususnya rakyat 45% bukan Melayu yang mesti dibatalkan atau ditarik balik atas sebab-sebab berikut:

- (1) Melanggarkan jaminan Perlembagaan terhadap kebebasan mengguna, mengajar atau mempelajari mana-mana bahasa lain iaitu Bahasa Inggeris, Cina dan Tamil seperti termaktub dalam Perkara 152 (1) (a), Perlembagaan Persekutuan.
- (2) Menidakkan janji Barisan Nasional khasnya MCA dan MIC untuk memelihara dan mengekalkan identiti serta ciri-ciri Bahasa Cina dan Tamil yang juga termaktub di bawah Perkara 152 (1) (b) Perlembagaan Persekutuan

yang mungkin mengancam kewujudan masa depan sekolah-sekolah Tamil dan Cina.

- (3) Tidak akan meninggikan taraf Bahasa Malaysia seperti yang didakwa oleh penyokong-penyokong keputusan Senat itu, disebabkan kursus-kursus bukan dalam Bahasa Malaysia yang amat terhad dan juga kerana Bahasa Malaysia telah menjadi bahasa pengantar utama seperti yang dinyatakan dalam Dasar Pelajaran Kebangsaan. Lagi pun kursus-kursus pilihan Bahasa Malaysia tersedia ada.
- (4) Mengorbankan kebebasan dan kewibawaan akademik pelajaran Universiti dengan menafikan pelajar-pelajarnya hak-hak untuk membuat pilihan, hak untuk memperolehi pengetahuan dan hak terhadap penggunaan sesuatu bahasa. Ini nampaknya adalah satu masalah yang serius di universiti-universiti lain sepertimana yang berlaku di Universiti Teknologi Malaysia di mana pelajar bukan Islam dipaksa memakai tudung yang merupakan pelanggaran kebebasan terhadap agama.
- (5) Dari segi akademik ia adalah retrograsi kerana sebalik daripada cuba mencipta bidang-bidang baru serta menggalakkan pendidikan ia sebenarnya menyekat pertumbuhannya.
- (6) Bertujuan untuk menghapuskan pelajaran dan pengajaran bahasa Cina, Tamil dan Inggeris dalam bentuk asalnya dan bukan seperti yang didakwa akan mempopularkannya dengan menukar kursus-kursus tersebut kepada Bahasa Malaysia serta menggugurkan

kewajipan mempelajari bahasa-bahasa ibunda tersebut dalam peringkat STPM kerana:

- (a) kursus-kursus pilihan ini sedia ada dalam Bahasa Malaysia;
 - (b) Kewajipan mempelajari mata pelajaran lain dalam SKP seperti Imu Alam memerlukan mata pelajaran tersebut dipelajari di peringkat STPM.
- (7) Naib Canselor Universiti Malaya, Profesor Diraja Ungku Aziz telah melayan bukan sahaja:
- (a) Yang Berhormat Menteri Pendidikan dengan penuh hina tetapi juga membuat suatu keputusan tanpa perundingan langsung dengan Yang Berhormat Menteri Pendidikan dengan menyedari bahawa perkara-perkara yang menyentuh dasar-dasar kebangsaan adalah terletak di bawah bidang kuasa Menteri dan bukan Universiti seperti yang diumumkan oleh Yang Berhormat Menteri Pendidikan bahawa beliau masih sedang mengkaji perkara ini; dan
 - (b) tetapi juga Yang Berhormat Menteri Kerjaraya dan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan secara awam telah menentang keputusan Universiti Malaya Senate tersebut.

Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Ahli-ahli Yang Berhormat, saya telah menerima satu pemberitahu usul di bawah Peraturan Mesyuarat 18 daripada Yang Berhormat Ahli

Parlimen Kota Melaka pagi ini berkenaan dengan keputusan Senate Universiti Malaya menetapkan semua kursus dalam senarai Kursus Pilihan diajar dalam Bahasa Malaysia. Teks usul yang dicadangkan adalah sebagaimana yang dibacakan oleh Ahli Yang Berhormat itu sebentar tadi.

Saya telah meneliti usul yang dibawa oleh Ahli Yang Berhormat itu dan sebelum saya membuat keputusan, perlu saya nyatakan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat bahawa mengikut peruntukan Peraturan Mesyuarat 18 (2):

“Tuan Yang di-Pertua hendaklah menolak permintaan untuk menangguhkan mesyuarat, kecuali jika dia berpuas hati iaitu perkara yang dibangkitkan itu menepati tiga syarat, iaitu:

- (i) perkara itu perkara tertentu;
- (ii) perkara itu bagi kepentingan orang ramai; dan
- (iii) perkara itu berkehendak disegerakan.”

Sebagaimana Ahli Yang Berhormat dari Kota Melaka berkata di dalam usulnya, keputusan Senate Universiti Malaya mengenai hal ini telah dibuat beberapa minggu yang lalu (pada 26-6-1987) dan baru hari ini sahaja dibawa ke persidangan Dewan. Saya telah diberitahu oleh Kementerian berkenaan bahawa perkara ini tidak melibatkan ramai pelajar. Pelajar-pelajar yang telah mengikuti kursus tersebut dalam sesi yang lalu tidak terlibat dalam perubahan ini. Matapelajaran yang terlibat adalah matapelajaran-matapelajaran pilihan sahaja.

Oleh kerana itu saya dapati perkara ini tidak perlu disegerakan sehingga menangguhkan persidangan hari ini untuk membincangkan perkara yang berkenaan. Oleh kerana itu, saya menolak usul ini. (*Tepuk*)

USUL

AKTA ACARA KEWANGAN 1957— MENAMBAH BUTIRAN BARU: TABUNG PUSINGAN PINJAMAN PELAJARAN PERSEKUTUAN

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula perbahasan yang ditangguhkan atas masalah, "Bahawa Dewan ini, mengikut seksyen 10 (4) (a) Akta Acara Kewangan 1957, membuat ketetapan seperti berikut:

- (a) bahawa Jadual Kedua kepada Akta tersebut dipinda dengan menambah butiran baru seperti berikut:

"Tabung Pusingan Pinjaman Pelajaran Persekutuan; dan

- (b) bahawa ketetapan ini dianggap telah berkuatkuasa mulai daripada 1hb Januari, 1987."

(9hb Julai, 1987)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Silakan Yang Berhormat.

4.14 ptg.

Timbalan Menteri Kewangan (Tuan Mohamed Farid bin Ariffin): Tuan Yang di-Pertua, kalau sekiranya tidak ada lagi perbahasan, izinkan saya menjawab beberapa perkara yang telah dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat kelmarin.

Pertama berkenaan dengan perkara yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat dari Bukit Bintang yang telah menyarankan supaya Tabung ini ditadbirkan dengan adil. Saya dengan ini memberi jaminan bahawa Tabung ini akan dikendalikan dengan adil dan dibuka kepada semua kaum selaras dengan Dasar Ekonomi Baru.

Begitu juga peraturan-peraturan pengendalian Tabung Pinjaman ini boleh juga menerima wang daripada punca-punca lain dengan kebenaran Kerajaan. Ini adalah berikutan saranan daripada Yang Berhormat dari Bukit Bintang juga supaya pihak swasta diajak untuk menyumbang ke arah Tabung ini untuk tujuan-tujuan dan objektif-objektif yang diterangkan. Walau bagaimanapun, pada peringkat permulaan Tabung ini akan hanya menerima sumbangan daripada pihak Kerajaan sahaja.

Walaupun bagaimanapun, Kerajaan akan menimbang akan penerimaan dan sumbangan daripada pihak-pihak swasta dan saya ingin, pada peringkat ini, menyarankan supaya pihak-pihak swasta akan menyumbang terhadap Tabung ini apabila masanya tiba untuk kita melancarkannya kemudian. Bersabit dengan.

Tuan P. Patto (Ipoh): (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Dia minta penjelasan, boleh beri?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Boleh.

Tuan P. Patto: Sebelum Yang Berhormat Timbalan Menteri melanjutkan jawapannya, ingin saya mendapat penjelasan. Pertama, ini adalah satu pindaan kepada Akta Acara Kewangan 1957, seksyen 10 (4) (a) di mana mengikut seksyen itu Jadual dipinda. Saya ingin mendapat tahu sama ada bentuk pindaan ini dalam bentuk usul tepat ataupun ia hendaklah dikeluarkan dalam bentuk Rang Undang-undang untuk membuat pindaan itu, sebab ini adalah satu Tabung Pusingan yang Baru.

Yang kedua, bolehkah Yang Berhormat Timbalan Menteri menjelaskan mengapa penguatkuasaannya dikebelakangkan mulai 1hb Januari, 1987 oleh kerana kalau dikebelakangkan, maka itu

bermakna tanpa kebenaran pihak Kementerian, pihak Kerajaan telah menggunakan wang, dengan izin, without authority. Kalau itu benar, oleh kerana di sini terdapat penguatkuasaannya mulai 1hb Januari dan ini agak saya adalah pelik, sebelum Yang Berhormat Timbalan Menteri melanjutkan jawapan-jawapan lain.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, walaupun soalan itu terawal sedikit daripada perkara yang saya bincangkan, mungkin Yang Berhormat ingin mengetahui bahawa mengikut Aturan Urusan Mesyuarat bunyinya seperti usul dan kita hanya membuat perubahan kepada Schedulanya sahaja, jadi tidak perlu kita mengadakan satu usul untuk mengubah Rang Undang-undang. Yang penting kita menambahkan sahaja sedikit kepada Schedule Akta Acara Kewangan 1957, seksyen 10 (4) (a) dan mengikut peraturannya, saya ingat tidak ada sedikit pun yang sumbang.

Berkenaan dengan soalan yang kedua iaitu soalan pokok kata Yang Berhormat, saya ingat kita semua faham bahawa dalam satu maxim Parlimen ada disebutkan bahawa, dengan izin, Parliament can make or unmake laws. It can bind its predecessors but not its successors. Jadi, dari segi ini kita boleh mentafsirkan bahawa sebarang pertukaran ataupun perubahan yang dilakukan atau dibuat, boleh dibuat secara "retrospective", dengan izin, dan ini tidak terkeluar daripada perkara-perkara yang telah kita lakukan ataupun telah dilakukan pada masa-masa yang lepas.

Tuan P. Patto: Tuan Speaker, tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri ada kata "Parliament can make or unmake laws", tetapi setiap kali, dengan izin, when Parliament makes a

law and unmake a law, it must give reason. Itu yang saya minta. Mengapa retrospective effect?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, saya tidak perlu beri sebab tetapi walau bagaimanapun, mengikut kehendak undang-undang kita telah ikut segala kehendak undang-undang, dan oleh kerana itu saya tidak bertujuan untuk memberi sebab-sebab lanjut, sebab semua peraturan-peraturan undang-undang telah pun dipatuhi.

Tuan P. Patto: Penjelasan. Saya ingin mendapat tahu daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri Kewangan, pernahkah Kementerian merujuk perkara ini kepada A. G. Chambers dan apakah nasihat A. G. Chambers tentang penguatkuasaan yang dibelakangkan ini—retrospective effect ini.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, kita telah pun merujuk perkara ini kepada A. G. Chambers dan pendapatnya telah pun diberi. Pendapatnya berbunyi, antara lain, ialah:

"Tarikh yang dicadangkan itu adalah juga dengan tujuan supaya diselaraskan dengan tarikh permulaan tabung kewangan dan dari segi undang-undang cadangan membelakangkan tarikh berkuatkuasa pindaan ini adalah sah memandangkan tarikh tersebut 1-1-87 tidak terdahulu daripada tarikh mula berkuatkuasanya Akta Acara Kewangan 1957. Cadangan tersebut tidak sama sekali secara kebelakangan mewujudkan suatu kesalahan yang sebelum ini tidak merupakan suatu kesalahan dan tidak juga melibatkan apa-apa unsur-unsur negatif terhadap hak dan liability orang awam atau mana-mana pihak lain yang telah sedia ada sepanjang tempoh kebelakangan tersebut. Sebaliknya, tujuan utama cadangan tersebut adalah untuk

kebaikan dan kepentingan penuntut-penuntut khasnya dan negara amnya. Di samping itu tarikh yang dicadangkan ini adalah juga dengan tujuan supaya selaras dengan tarikh permulaan tahun kewangan Kerajaan."

Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya teruskan. Seterusnya Yang Berhormat daripada Bukit Bintang mencadangkan supaya satu laporan dibentangkan dalam Parlimen untuk pengetahuan semua apabila tabung ini dilaksanakan. Saya ingin menyatakan di sini tabung ini akan ditadbirkan mengikut prosedur-prosedur kewangan yang sedia ada. Dengan ini sebarang laporan mengenai pelaksanaan program ini akan dibuat mengikut prosedur-prosedur tersebut. Kementerian Kewangan akan menentukan prosedur ini akan diikuti.

Yang Berhormat dari Pasir Mas ada menyatakan, antara lain, supaya kita dapat menentukan pelajar-pelajar yang mendapat ijazah ada commitment untuk membayar balik kepada tabung ini supaya pelajar-pelajar lain dapat menggunakan kemudahan tersebut. Saya ingin menyatakan di sini bahawa syarat-syarat pinjaman dan cara-cara pembayaran balik akan menentukan pelajar-pelajar yang telah tamat membayar balik pinjaman mereka itu dapat digunakan untuk pelajar-pelajar yang selepas daripada mereka.

Yang Berhormat dari Pasir Mas juga mencadangkan supaya memberi keutamaan kepada pelajar-pelajar bumiputera, terutama daripada keluarga miskin. Di sini saya ingin menyatakan bahawa memang menjadi satu faktor utama dalam tabung ini masa menjalankan pelaksanaan tabung ini iaitu kita akan memberi keutamaan kepada pelajar-pelajar yang miskin, tidak kira daripada mana-

mana kaum, tetapi selaras dengan Dasar Ekonomi Baru. Seterusnya, Tuan Yang di-Pertua,

Tuan Lim Guan Eng: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Nanti Yang Berhormat. Yang Berhormat hendak apa?

Tuan Lim Guan Eng: Minta penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Penjelasan. Boleh bagi?

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Saya ingat perkara ini adalah baik untuk orang ramai. Saya ingat.

Tuan Lim Guan Eng: Sekejap sahaja.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tidak perlu dia minta penjelasan.

Tuan Lim Guan Eng: Butir-butir.kalau boleh.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Teruskan Yang Berhormat.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: This is something good, dengan izin, for the.

Tuan Lim Guan Eng: This is also a good question.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Okay.

Tuan Lim Guan Eng: Kalau boleh saya minta Yang Berhormat Timbalan Menteri berikan butir-butir mengenai pemberian biasiswa mengikut pecahan dari segi kaum.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Tuan Yang di-Pertua, soalan itu agak terkeluar sedikit. Ini hanya cadangan mengadakan satu tabung iaitu Tabung Pusingan. Jadi, bagaimana saya dapat memberikan butir-butir lanjut berkenaan dengan cara biasiswa

diberi, ini adalah khusus untuk menubuhkan satu Tabung Pusingan Pinjaman Pelajaran Persekutuan. It is a proposal, dengan izin. Jadi, oleh kerana itu, izinkan saya teruskan, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Ya, teruskan.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin: Seterusnya, Yang Berhormat daripada Pasir Mas mencadangkan supaya kita memberi kesedaran kepada mereka supaya tidak semestinya berharap kepada Kerajaan untuk mendapat pekerjaan apabila mereka lulus daripada universiti ataupun pusat-pusat pengajian tinggi.

(Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*)

Memang pun kesedaran sepatutnya diberi di semua peringkat, bukan sahaja di peringkat universiti, malah daripada peringkat awal-awal lagi. Kerajaan-terlahpun memberi penjelasan kepada pelajar-pelajar sebelum mereka mengikuti kursus dengan tujuan memberi ingatan kepada mereka. Kesedaran ini juga patut ada di kalangan ibu-bapa yang sebenarnya menjadi guru yang utama di rumah dan segenap lapisan masyarakat dan rakyat supaya tidak menimbulkan anggapan yang tidak betul.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingat cadangan-cadangan lain akan diambil perhatian oleh pihak-pihak yang berkenaan apabila kita menubuhkan Tabung Pusingan Pinjaman ini dan saya tidak ingin mencadang menjawab satu persatu kepada soalan-soalan dan juga pandangan-pandangan yang telah diberi. Walau bagaimanapun, inginlah saya menyatakan sebagai penutup bahawa Tabung Pinjaman Pelajaran

Persekutuan ini adalah satu perkara yang baik untuk rakyat, untuk pelajar-pelajar kita yang akan meneruskan pelajaran mereka di universiti di luar dan dalam negeri. Oleh kerana pandangan-pandangan yang telah diberikan itu baik daripada pihak Pembangkang dan juga pihak back-benchers maka kita akan menggunakan pendapat-pendapat ini sebagai landasan kita menjalan dan mentadbirkan tabung tersebut. Dengan itu, saya ucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang berkenaan yang telahpun memberikan pandangan dan cadangan-cadangan yang telahpun saya sebutkan tadi. Sekian.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa usul di atas nama Yang Berhormat Menteri Kewangan seperti yang dibentangkan di dalam Aturan Urusan Mesyuarat dipersetujukan.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Diputuskan,

Bahawa Dewan ini, mengikut seksyen 10 (4) (a) Akta Acara Kewangan 1957, membuat ketetapan seperti berikut:

- (a) bahawa Jadual Kedua kepada Akta tersebut dipinda dengan menambah butiran baru seperti berikut:

“Tabung Pusingan Pinjaman Pelajaran Persekutuan; dan

- (b) bahawa ketetapan ini dianggap telah berkuatkuasa mulai daripada 1hb Januari, 1987.”

AKTA KASTAM 1967

4.28 ptg.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin:
Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diberi kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 11, Akta Kastam 1967, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 11) 1987;
- (ii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 12) 1987;
- (iii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 13) 1987;
- (iv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 14) 1987;
- (v) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 15) 1987;
- (vi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) 1987;
- (vii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1987;
- (viii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 18) 1987;
- (ix) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 19) 1987;
- (x) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 20) 1987;
- (xi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 21) 1987;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai kertas-kertas Statut bilangan 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136 dan 137 tahun 1987 disahkan.

Tuan Yang di-Pertua, Perintah Duti Kastam (Pindaan) No. 11, No. 14, No. 17 dan No. 20/87 adalah mempunyai tujuan yang sama iaitu untuk mengubah struktur Duti Import ke atas beberapa barangan petroleum

berikutan kajian harga barang-barang berkenaan yang dibuat pada tiap-tiap awal bulan sebelumnya.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) No. 12/87 adalah bertujuan untuk mengenakan Duti Import sebanyak "5%" *ad valorem* ke atas "pressed metal tiles" yang terjatuh di bawah Kod Tarif 73.40 960. Langkah ini adalah sebagai membetulkan kadar Duti Import yang sepatutnya dikenakan bagi Kod Tarif tersebut akibat satu pindaan Kod Tarif yang telah dibuat sebelum ini.

Perintah Duti Kastam (Pindaan) No. 13/1987 adalah bertujuan untuk memansuhkan Duti Eksport sebanyak "5%" *ad valorem* ke atas "wheat bran" dan "wheat pollard". Langkah ini diambil supaya pengeluaran-pengeluaran tempatan dapat mengeksport bahan tersebut dan bersaing di segi harga dengan lebih berkesan di pasaran eksport.

(v) *Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 15), 1987.*

Adalah bertujuan untuk menghapuskan duti eksport 5% *ad valorem* ke atas ayam, itek serta babi. Ini adalah bertujuan untuk menseragamkan dengan Perintah Duti Kastam pengecualian yang memberi pengecualian duti eksport kepada pengeksport ternakan tersebut. Dengan langkah ini pengeksportan ayam, itek serta babi tidak dibeban dengan duti eksport.

(vi) *Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16), 1987*

Adalah bertujuan untuk mengurangkan kadar duti import ke atas chlorine, hydro-chloric acid dan sodium hydroxide. Langkah ini diambil bagi mengurangkan perlindungan tarif ke atas barangan tersebut. Di samping itu juga langkah ini adalah bertujuan untuk menyedarkan pengeluar-pengeluar tempatan bahawa perlindungan tarif

bukanlah sesuatu yang berkekalan dan syarikat sepatutnya berusaha bagi mengurangkan kos pengeluarannya supaya dapat bertanding dengan keluaran yang sama yang diimport.

(vii) *Perintah Duti Kastam (Pindaan)* (No. 18), 1987

Adalah bertujuan untuk menaikkan duti import ke atas water meter, dengan izin, di bawah kod tarif 90.26200 daripada 5% kepada 25% *ad valorem*. Di samping itu perintah ini juga bertujuan untuk mewujudkan kod tarif khusus bagi water meter bodies, dengan izin, iaitu 90.29100 dan mengenakan duti import sebanyak 25% *ad valorem*. Langkah ini adalah bagi memberi perlindungan tarif kepada pengeluar water meter tempatan.

(ix) *Perintah Duti Kastam (Pindaan)* (No. 19), 1987.

Adalah bertujuan untuk mewujudkan kod tarif 73.18990 bagi steel tubes dan pipes selain daripada berbentuk bulat dan dikenakan duti import sebanyak 30% *ad valorem* atau \$250 setan metrik yang mana lebih tinggi. Langkah ini adalah bertujuan untuk membolehkan steel tubes dan pipes yang persegi diimport menggunakan kod tersebut, di samping menyelaraskan struktur duti import yang dikenakan ke atas tubes and pipes, dengan izin, yang ada dikeluarkan oleh pengeluar-pengeluar tempatan.

(xi) *Perintah Duti Kastam (Pindaan)* (No. 21), 1987.

Adalah bertujuan untuk mengubahsuai diskripsi (description), dengan izin, di bawah kod tarif 73.13 dan mengenakan duti import sebanyak 35% *ad valorem* atau 64 sen semeter persegi yang mana lebih tinggi bagi kod tarif 73.13991. Langkah ini adalah bertujuan untuk memberi perlindungan tarif kepada pengeluaran coloured galvanised sheets, dengan izin, di dalam negara di

samping membantu Jabatan Kastam dalam mengklasifikasikan (classification), dengan izin, barangan tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang ini terbuka untuk dibahas.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Usul di atas nama Menteri Kewangan seperti yang dibentangkan di dalam Aturan Urusan Mesyuarat dipersetujukan.

Usul dikemuka bagi diputuskan, dan dipersetujukan.

Diputuskan,

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa-kuasa yang diberi kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 11, Akta Kastam 1967, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 11) 1987;
- (ii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 12) 1987;
- (iii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 13) 1987;
- (iv) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 14) 1987;
- (v) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 15) 1987;
- (vi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 16) 1987;
- (vii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 17) 1987;
- (viii) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 18) 1987;

- (ix) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 19) 1987;
- (x) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 20) 1987;
- (xi) Perintah Duti Kastam (Pindaan) (No. 21) 1987;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai kertas-kertas statut bilangan 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, dan 137 tahun 1987 disahkan.

AKTA EKSAIS 1976

4.36 ptg.

Tuan Mohamed Farid bin Ariffin:
Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan:

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa yang diberi kepadanya oleh sub-seksyen (2) seksyen 6 Akta Eksais 1976, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 3) 1987;
- (ii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 4) 1987;
- (iii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 5) 1987;
- (iv) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6) 1987;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai kertas-kertas statut bilangan 138, 139, 140 dan 141 tahun 1987 disahkan.

Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 3), (No. 4), (No. 5) dan (No. 6) 1987 adalah mempunyai tujuan-tujuan yang sama iaitu untuk mengubah kadar duti eksais ke atas beberapa barangan petroleum berikutan kajian harga barang-barang petroleum yang dibuat pada tiap-tiap bulan sebelumnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Buruh (Dato' Wan Abu Bakar bin Wan Mohamed):
Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang terbuka untuk dibahas.

Tidak ada Ahli yang bangun berucap.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa usul di atas nama Menteri Kewangan seperti yang dibentangkan dalam Aturan Urusan Mesyuarat dipersetujukan.

Usul dikemukakan bagi diputuskan, dan dipersetujukan.

Diputuskan,

Bahawa Majlis ini mengambil ketetapan iaitu menurut kuasa yang diberi kepadanya oleh subseksyen (2) seksyen 6 Akta Eksais 1976, Perintah-perintah berikut:

- (i) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 3) 1987;
- (ii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 4) 1987;
- (iii) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 5) 1987;
- (iv) Perintah Duti Eksais (Pindaan) (No. 6) 1987;

yang telah dibentangkan di hadapan Majlis ini sebagai kertas-kertas statut bilangan 138, 139, 140 dan 141 tahun 1987 disahkan.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG LEMBAGA LEBUHRAYA MALAYSIA PERBADANAN (PINDAAN)

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

4.37 ptg.

Menteri Kerjaraya (Dato' S. Samy Vellu): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu suatu Akta untuk meminda Akta Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980 dibaca untuk kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, sepertimana Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, Kementerian Kerjaraya adalah bertanggungjawab sepenuhnya di dalam melaksanakan segala program-program pembinaan dan penyelenggaraan kerja-kerja, bangunan-bangunan, jalan-jalan, jambatan-jambatan dan lapangan-terbang-lapanganterbang Persekutuan seperti yang termaktub di bawah Perintah (Menteri-menteri Kerajaan Persekutuan) (No. 2) 1983 tentang fungsi-fungsi dan tanggungjawab Kementerian Kerjaraya.

Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Kerjaraya melalui Lembaga Lebuhraya Malaysia pada masa sekarang sedang merundingkan pelaksanaan projek penswastan Lebuhraya Utara-Selatan.

Kerajaan telah mendapati sekarang bahawa Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia yang sedia ada adalah tidak mencukupi dan terdapat kelemahan bagi membolehkan projek tersebut dilaksanakan dengan berkesan. Sebab penting pindaan ke atas Akta ini diperlukan ialah kerana semasa Akta ini digubal dasar penswastan

Kerajaan belum lagi wujud, oleh itu cadangan meminda Akta ini ialah untuk mengemaskinikan Akta ini untuk mengambilkira dasar penswastan tersebut dan juga sebab-sebab lain bagi membolehkan Akta itu berjalan dengan licin atau lebin licin. Dalam hal ini berapa seksyen di dalam Akta yang ada sekarang perlu dipinda dan di antara pindaan penting adalah termasuk seksyen 11 yang menyatakan fungsi-fungsi Lembaga perlu juga diterangkan dengan lebih jelas dengan menambahkan beberapa perkataan supaya menunjukkan yang fungsi-fungsi Lembaga adalah ditentukan oleh Kerajaan Persekutuan khasnya melalui Menteri Kerjaraya.

Pindaan juga dibuat ke atas seksyen 21, di mana pada masa yang lepas Kerajaan Persekutuan dengan secara pentadbiran menulis kepada Kerajaan Negeri, untuk memindahkan manamana Lebuhraya atau Jalanraya Persekutuan kepada Lembaga Lebuhraya Malaysia.

Kerajaan Persekutuan berpendapat bahawa pemindaan lebuhraya dan jalan Persekutuan itu kepada Lembaga Lebuhraya Malaysia tidak perlu lagi dirujuk kepada Kerajaan-kerajaan Negeri memandangkan jalan-jalan tersebut adalah jalan Persekutuan berhak memindahkan jalan-jalan tersebut kepada Lembaga Lebuhraya Malaysia ataupun pihak lain di bawah sistem penswastan lebuhraya yang akan dilaksanakan. Perkara ini bukan sahaja mempercepatkan proses pelaksanaan projek ini, tetapi juga akan mengurangkan masalah 'red-tape', dengan izin, di dalam pentadbiran Kerajaan.

Di dalam seksyen 21 juga Kerajaan bercadang untuk meletakkan tanggungjawab kawalan dan

pengurusan semua lebuhraya yang dibina daripada sumber kewangan atau kumpulanwang Lembaga diletakkan sepenuhnya di bawah kawalan dan pengurusan Lembaga.

Kerajaan juga bercadang untuk mewujudkan peruntukan seksyen 21A(1) yang membolehkan Kerajaan Persekutuan memberi atau membuat penarikan balik mana-mana lebuhraya di bawah kawalan dan pengurusan Lembaga dan menyerahkannya semula kepada Kerajaan Persekutuan. Penarikan balik tersebut boleh dibuat melalui warta yang akan disiarkan oleh Menteri berkenaan.

Selanjutnya di dalam seksyen 21(2) hingga 21A(6) adalah mengenai mana-mana jalanraya-jalanraya yang telah ditarikbalik kawalan dan pengurusannya daripada Lembaga akan terus menjadi jalanraya Persekutuan dan semua tanggungjawab dan apa-apa masalah berhubung dengan jalanraya yang ditarikbalik tersebut itu adalah juga menjadi tanggungjawab Kerajaan Persekutuan.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu semua jalan-jalan dan tanah rizab jalan tersebut masih kekal menjadi rizab jalan Persekutuan yang asal. Bagaimanapun, dalam hal ini Kerajaan Persekutuan boleh mengarahkan Lembaga untuk terus melaksanakan apa-apa kerja di jalanraya atau lebuhraya yang ditarikbalik itu dengan pembiayaannya ditanggung oleh Kerajaan Persekutuan sepenuhnya.

Mengenai kutipan tol pula walaupun lebuhraya atau jalanraya tersebut ditarikbalik pengurusan dan kawalannya daripada Lembaga, kutipan tol akan diteruskan sehinggalah ianya dibatalkan dengan persetujuan oleh Menteri Kewangan dan diwartakan pembatalannya itu.

Pindaan bagi seksyen 28 pula adalah bertujuan untuk mengemaskinikan

seksyen tersebut di mana semua arahan-arahan yang akan dikeluarkan kepada Lembaga mengenai semua fungsi akan dibuat secara bertulis oleh Menteri yang berkenaan.

Di dalam membuat pindaan Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia ini, saya juga mencadangkan supaya dua seksyen baru diwujudkan, iaitu seksyen 31 dan seksyen 32.

Bagi seksyen 31, Kerajaan mencadangkan supaya semua tanggungjawab dan obligasi lebuhraya yang diambil balik daripada Lembaga Lebuhraya Malaysia adalah tanggungjawab Kerajaan Persekutuan untuk menanggung rugi (indemnity) akibat daripada penarikan balik yang dibuat di bawah seksyen 21A tersebut.

Seksyen 32 pula adalah berhubung dengan pengambilan tanah-tanah yang dimiliki oleh Lembaga selain daripada tanah yang digunakan untuk pembinaan lebuhraya berkenaan. Tanah-tanah tersebut bolehlah dipinda kepada Kerajaan Persekutuan setelah perundingan dibuat dengan Lembaga Lebuhraya Malaysia.

Ahli-ahli Yang Berhormat, pindaan-pindaan yang telah saya sebutkan ini amatlah perlu dilaksanakan bagi mengemaskinikan Akta tersebut serta membolehkan Kerajaan melaksanakan projek-projek penswastan lebuhraya tol dengan lebih kemas lagi.

Sekian secara ringkas kandungan pindaan-pindaan di dalam Rang Undang-undang ini dan saya berharap dan berkeyakinan dengan adanya Rang Undang-undang ini akan dapat melicinkan dan memudahkan lagi pelaksanaan projek-projek penswastan lebuhraya yang sedang dirancang oleh Kerajaan Persekutuan sekarang.

Dengan itu, Tuan Yang di-Pertua, saya mencadangkan Rang Undang-undang Akta Lembaga Lebuhraya

Malaysia (Perbadanan) (Pindaan) 1987 ini diluluskan oleh Dewan yang mulia ini.

Menteri Kesihatan (Dato' Chan Siang Sun): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyekong.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah suatu Akta untuk meminda Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980 dibaca kali kedua dan terbuka untuk dibahas.

4.45 ptg.

Tuan Lim Kit Siang (Tanjong): Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan terima kasih terlebih dahulu kepada Yang Berhormat Menteri Kerjaraya atas jawapan yang diberikan kepada saya mengenai pemberian kontrak Lebuhraya Utara-Selatan bernilai \$3.4 billion kepada Syarikat United Engineers Malaysia semasa menggulung perbincangan ke atas Rang Undang-undang (Pindaan) Jalanraya-jalanraya Persekutuan (Pengurusan Persendirian) semalam dan saya berharap Menteri-menteri lain, baik dari UMNO atau MCA akan mengikuti teladan yang ditunjukkan oleh beliau untuk berbincang dengan seriusnya persoalan-persoalan yang dibangkitkan dalam Dewan yang mulia ini.

Namun demikian, saya terpaksa mengakui, saya tidaklah berpuas hati dengan jawapan-jawapan yang diberi oleh Yang Berhormat Menteri Kerjaraya kepada persoalan-persoalan pokok yang saya bangkitkan berkaitan dengan kontrak Lebuhraya Utara-Selatan, khususnya dari segi kepentingan awam dan kepentingan negara. Parlimen hendaklah bersedia menghabiskan seberapa masa yang boleh ke atas kontrak Lebuhraya Selatan kerana kontrak tersebut menjejaskan secara langsung semua rakyat Malaysia untuk 30 tahun akan datang dan juga generasi-generasi akan datang.

Menurut projek-projek UEM, jumlah kutipan tol yang akan diperolehinya dari Lebuhraya Utara-Selatan dalam masa tempoh konsesi 30 tahun, iaitu dari tahun 1987 ke 2017 akan berjumlah kira-kira \$54 billion—satu amaun yang, dengan izin, 'mind boggling'. Dengan kata-kata lain, apabila Yang Berhormat Menteri menandatangani kontrak Lebuhraya Utara-Selatan dengan pihak UEM, rakyat Malaysia dijangka membayar tol sejumlah \$54 billion untuk 30 tahun akan datang ini. Bukan sahaja ini merupakan kos tunggal kepada rakyat Malaysia kerana seperti dikatakan dalam ucapan saya dalam perbincangan ke atas Rang Undang-undang (Pindaan) Jalanraya-jalanraya Persekutuan (Pengurusan Persendirian) semalam, kos-kos lain termasuk:

- (i) pinjaman Kerajaan kepada UEM \$1,650 juta;
- (ii) berbagai jaminan Kerajaan seperti 'external risk standby credit', dengan izin, pergerakan buruk pertukaran wang asing ke atas hutang asing, pergerakan buruk kadar faedah, kelewatan dan kos 'over-run' ialah \$1,150 juta;
- (iii) pengambilan pinjaman-pinjaman bagi projek-projek yang siap dibina dan bagi projek-projek yang masih dalam pembinaan daripada LLM oleh Kerajaan ialah \$1,600 juta;
- (iv) pengecualian daripada berbagai cukai seperti taraf perintis dan holding tax ke atas faedah off-shore loan cukai pendapatan ialah \$2,650 juta, jumlah \$7,050 juta.

Apabila kita mengambil kira jumlah kutipan tol sebanyak \$54 billion yang akan dipungut oleh UEM daripada pengguna-pengguna jalan raya untuk selama 30 tahun, kesemua ini akan

menjadikan kos kontrak Lebuhraya Utara-Selatan, kontrak yang diberi kepada UEM, kos kepada rakyat berjumlah \$61,050 juta, satu angka yang amat memeranjatkan.

Inilah sebabnya mengapa saya harus memberi amaran kepada Yang Berhormat Menteri supaya jangan tergesa-gesa menandatangani kontrak dengan UEM kerana jika tidak, beliau akan mencipta satu skandal bernilai \$62 billion yang merupakan 25 kali lebih besar daripada skandal BMF. Yang Berhormat Menteri tidak dapat memberi satu jawapan yang meyakinkan mengapa syarikat UEM dipilih untuk membina lebuhraya tersebut dan bukan Pilecon atau Hashbuddin, terutama sekali memandangkan terma-terma UEM adalah lebih tidak menguntungkan khasnya dalam 5 perkara.

- (1) Mengenai kos:

Pilecon	\$3,372	juta.
Hashbuddin	\$3,000	juta.
UEM	\$3,400	juta.
- (2) Pembiayaan:

Pilecon, dengan izin, credit stanby oleh Kerajaan sebanyak \$498 juta Hashbuddin, sokongan Kerajaan terhadap standby credit—refinancing UEM—Pinjaman \$1,650 juta.
--
- (3) Kadar tol:

Pilecon	7 sen sekilometer.
Hashbuddin	5 sen sekilometer.
UEM	7.5 sen sekilometer.
- (4) Tempoh konsessi:

Pilecon	25 tahun.
Hashbuddin	22 tahun.
UEM	kini 30 tahun.
- (5) Jumlah kutipan tol selepas tempoh itu:

Pilecon	\$18-19 billion.
Hashbuddin	\$17,9 billion.
UEM	\$54 billion.

Tuan Yang di-Pertua, dalam jawapan yang diberikan semalam Yang Berhormat Menteri telah memfitnahkan Syarikat Hashbuddin dengan lebih dahsyat, dengan memburukkan keupayaan kewangan dan teknikal Syarikat Hashbuddin. Saya bukanlah jurucakap Hashbuddin Sdn. Bhd., tetapi saya ingin melihat keadilan dilakukan dan tidak seorang Menteri pun harus dibenarkan berselindung di sebalik privilage Parlimen dan mengeluarkan kenyataan-kenyataan yang bersifat fitnah terhadap mereka yang tidak ada dalam Dewan ini. Disebabkan oleh Yang Berhormat Menteri yang berkenaan telah berjanji di dalam Dewan ini beliau akan mengulangi di luar Dewan ini apa yang diperkatakan mengenai Hashbuddin Sdn. Bhd., jika tidak beliau akan meletak jawatan maka saya akan membiarkan perkara tersebut berhenti di sini buat sementara waktu. (*Tepuk*)

Adalah jelas, Tuan Yang di-Pertua, satu penilaian dan pemilihan yang adil tidak dilakukan dalam pemberian tender bagi projek Lebuhraya Utara/Selatan.

UEM telah mempunyai advantage sekurang-kurangnya 5 bulan terlebih dahulu berbanding dengan penender-penender lain berkaitan dengan projek Lebuhraya Utara/Selatan. Sebelum Kementerian Kerjaraya mengiklankan dalam surat khabar dalam bulan Februari, 1986, di mana permohonan-permohonan telah dipelawa bagi tujuan urusan pre-qualification exercise, dengan izin, cadangan tender UEM telah pun siap. Saya fikir pihak UEM tidak akan menafikan bahawa pada 27hb Disember, 1985 UEM telah membayar \$26,030 kepada Lembaga Lebuhraya Malaysia sebagai bayaran dokumentasi dan pelan-pelan berhubung dengan projek Lebuhraya Utara/Selatan.

Enam permohonan yang memenuhi pre-qualification iaitu MBF Holdings, Sdn. Bhd., Pilecon Engineering Bhd., Shahpadu Holdings Sdn. Bhd., Syarikat Pembinaan Hashbuddin Sdn. Bhd., UNICO Holdings Sdn. Bhd., dan United Engineers Malaysia telah diberi tahu supaya datang pada 4hb April, 1986 untuk mengambil dokumen-dokumen tender dan mereka dikehendaki mengemukakan tender mereka sebelum tarikh akhir, iaitu 2hb Julai, 1986.

Tempoh yang diberi bagi mengemukakan tender yang kurang dari 3 bulan itu jelaslah begitu singkat bagi penender-penender yang serius dan ia telah memberi unfair advantage, dengan izin, kepada UEM yang mempunyai sekurang-kurangnya 5 bulan advantage berbanding dengan penender-penender lain.

Malah pada 14hb Ogos, 1985, Ketua eksekutif UEM, Halim bin Saad telah menulis kepada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri di mana dalam surat itu beliau telah mengemukakan cadangan UEM mengenai penswastan Lebuhraya Utara/Selatan dengan menganggarkan bahawa kos projek tersebut adalah \$3.42 billion.

Dalam cadangannya yang dibuat dalam bulan Ogos, 1985 itu juga UEM telah menyebut harga cadangan kadar tolnya sebagai 5 sen setiap kilometer.

Persoalan yang terpenting ialah mengapakah UEM dibenarkan meninggikan sebutharga kadar tolnya kepada 7.5 sen setiap kilometer dalam tender yang dikemukakan dan kini pula bagi 3 tahun pertama permulaan kutipan tol secara penswastan itu, UEM dibenarkan untuk mengenakan kadar tol 6 sen bagi setiap kilometer

serta melanjutkan pula tempoh konsessi bagi kutipan tol oleh UEM kepada 30 tahun.

Apakah Yang Berhormat Menteri Kerja raya sedar bahawa dengan membenarkan UEM tambahan 5 tahun konsessi ini seakan-akan membawa kepada satu perubahan penting dalam syarat tender yang sepatutnya juga diberi kepada Pilecon dan Hashbuddin.

Ini adalah kerana mengikut projeksi-projeksi UEM sendiri berdasarkan kepada ramalan pengaliran lalulintas dan kadar tolnya, UEM akan mengutip tol sebanyak \$20 billion dari 25 tahun kepada 30 tahun. 5 tahun yang terakhir akan mengutip \$24 billion tol.

Yang Berhormat Menteri mahukan Dewan ini mempercayai bahawa beliau begitu bermurah hati dalam melanjutkan tempoh konsessi yang diberikan kepada UEM dari 25 tahun kepada 30 tahun untuk mendapatkan UEM bersetuju mengurangkan kadar tol dalam 3 tahun pertama dari 7.5 sen setiap kilometer kepada 6 sen.

Apakah Yang Berhormat menyedari bahawa konsessi ini akan menyebabkan generasi akan datang menanggung satu konsessi \$20 billion? (Tepuk) Daripada projeksi-projeksi UEM sendiri. . . .

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, saya suka memberi sedikit penjelasan kepada Yang Berhormat. Yang Berhormat duduk dalam tahun 1987, jikalau diambil kira 30 tahun daripada hari ini ke 30 tahun akan datang, apakah nilai wang \$10 atau \$1 juta hari ini akan menjadi nilai dalam 30 tahun. Yang Berhormat tidak menjelaskan itu. Apabila Yang Berhormat tidak berbincang berkenaan dengan kewangan, bagaimanakah kita akan menaikkan

faedah, bagaimanakah kita pinjam, bagaimanakah kita membayar balik, itu jika Yang Berhormat memasukkan dalam ucapan itu, itu saya kata lebih sedap didengar.

Tuan Lim Kit Siang: Tuan Yang di-Pertua, kadar inflasi kita semua, dengan izin, take for granted. Masalah ialah sekarang Yang Berhormat Menteri kata sangat baik, kadar 7.5 sen sekilometer terlalu tinggi, turunkan 6 sen. Tetapi bagi dia dalam tempoh 5 tahun ditambah, tetapi 5 tahun tambah, syarikat akan dapat tol bukan \$20 juta tetapi \$20 billion. Adakah ini untuk kepentingan rakyat? Adalah kita menggadaikan generasi-generasi akan datang, tidak hiraukan mereka, oleh kerana dia sudah mati (*Tepuk*) masa itu \$20 billion bagaimana boleh menjustifikasikan dan angka ini Yang Berhormat tidak nafi, mengaku?

Baik, bagaimana \$20 billion kata mungkin lebih baik kalau tidak boleh lari 7 sen, \$20 billion, compare. Ini terpulang kepada rakyat jelata. Yang berhormat Menteri mahu rakyat hilang \$20 billion dengan satu langkah. Dari projeksi-projeksi UEM sendiri. . . .

Tuan S. S. Subramaniam: Tuan Yang di-Pertua, on a point of order. Peraturan 36(3), perkara-perkara yang sedang dibangkitkan oleh Ketua Pembangkang telahpun dibangkitkan dalam Akta yang baru-baru ini telah kita luluskan. Saya ingin mendapat tahu, apa sebab perkara ini dibangkitkan sekali lagi untuk membuang masa Dewan yang mulia ini. (*Ketawa*)

Tuan Lim Kit Siang: My God!

Tuan Yang di-Pertua: Ada undang-undang macam itu juga. Sila teruskan.

Tuan Lim Kit Siang: Terima kasih. Tuan Yang di-Pertua, daripada projeksi-projeksi UEM sendiri, UEM akan mengutip jumlah hasil tol sebanyak \$34 billion dalam tempoh 25

tahun iaitu dari tahun 1987 hingga tahun 2012 dan \$20 billion daripada tahun 2013 hingga tahun 2017 dengan memperolehi jumlah hasil kutipan tol sebanyak \$54 billion dalam tempoh konsessi 30 tahun tersebut.

Sebenarnya, isu-isu yang paling penting dalam penswastan projek Lebuhraya Utara/Selatan bukan kos pembinaan, tetapi jumlah kutipan yang akan dikenakan ke atas rakyat Malaysia. Ini adalah isu yang utama dan isu ini bergantung kepada dua faktor iaitu kadar-kadar tol dan volume pengaliran lalu lintas. Saya telah menanya Yang Berhormat Menteri semalam sama ada benar Kerajaan telah bersetuju dengan kadar tol yang telah dikenakan oleh UEM akan dikenakan untuk Lebuhraya Utara/Selatan iaitu 6 sen bagi setiap kilometer untuk 3 tahun dari tahun 1987 hingga 1989. 7.5 sen untuk tahun 1990, 8.25 sen bagi tahun 1991, 9.1 sen bagi tahun 1992, 10 sen bagi tahun 1993 dan kemudiannya tambahan sebanyak 5% setiap tahun dan menurut kadar ini dalam tahun 2017 kadar tol akan sampai ke tahap 32.25 sen setiap kilometer. Dan lebuhraya ialah mungkin dekat \$400 bayar tol sahaja. Jelaslah kadar tol ini adalah terlalu tinggi dan bersifat menekan (oppressive).

Dato' S. Samy Vellu: Minta penjelasan, Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat minta penjelasan.

Dato' S. Samy Vellu: Saya ingat umur Yang Berhormat sama dengan saya. Bila saya pergi ke sekolah, saya guna setengah sen sahaja. Anak saya sekarang pergi ke sekolah guna \$1.00. Kalau bapa saya pada hari itu kata dalam tempoh 50 tahun akan datang saya beri setengah sen. 50 tahun akan datang, jikalau dia mahu sekolah—ambil \$1.00, apakah kadar inflation? Ini satu soalan saya minta Yang Berhormat timbang sedikit.

Tuan Lim Kit Siang: Tuan Yang di-Pertua, inflation, boleh ingat beratus ribu ringgit. Ini bukan beratus ribu ringgit, bukan berjuta ringgit, berbillion-billion ringgit. Adakah inflasi berbillion-billion hari? (*Tepuk*) Itulah mustahak, janganlah kita menggadaikan, mengorbankan generasi-generasi akan datang. Tidak ada tanggungjawab kepada generasi akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, jelaslah kadar ini adalah terlalu tinggi dan bersifat menekan dan oppressive dan membebankan rakyat Malaysia. Saya ingin bertanya Menteri berkenaan, mengapa pada tahun keempat UEM dibenarkan menaikkan kadar tolnya sebanyak 25%, 6 sen naik 25% kepada 7.5 sen. Dan selepas itu sebanyak 10% untuk 3 tahun kemudiannya. Barulah tambah 5% setiap tahun untuk masa tempoh konsessi. Kerajaan hendaklah menuntut bahawa sebelum kontrak UEM diluluskan UEM hendak mematuhi tawaran 5 sen bagi setiap kilometer yang ditawarkan dalam tahun 1985 yang mana kadar tersebut tidak harus dibenarkan naik selama 10 tahun. Satu formula dirangka untuk 15 tahun kemudian. Sementara tambahan 5 tahun konsessi yang akan membenarkan UEM memperolehi keuntungan sebanyak \$20 billion dibatalkan sama sekali.

Ingin saya memberi amaran yang keras kepada Kerajaan dan kepada Yang Berhormat Menteri ada kesan-kesan buruk yang akan timbul sekiranya Kerajaan bersetuju dengan struktur kadar tol UEM yang saya sebutkan tadi kerana ia adalah begitu oppressive sehingga Kerajaan tidak patut mengharapkan rakyat berdiam diri dan menerima secara bulat-bulat. Mungkin dalam dua, tiga tahun, tetapi dalam dekad 90an mungkin ada rusuhan. Petani-petani, pekerja-pekerja akan riot oleh kerana harga tol ini (*Tepuk*). Di masa hadapan mungkin sebuah Kerajaan yang lebih simpati dengan kehidupan rakyat daripada

sekarang dan memahami kesengsaraan rakyat akan meminta pihak UEM supaya janganlah mengenakan kadar tol yang begitu tinggi. Akan tetapi disebabkan satu perjanjian telah pun dibuat di mana Kerajaan menjamin kadar-kadar tol yang tinggi itu maka Kerajaan masa akan datang, mungkin bukan Barisan Nasional, mungkin Barisan Nasional tetapi lain pucuk pimpinan, maka Kerajaan terpaksa membayar balik UEM apa-apa kerugian. . . .

Dato' S. Samy Vellu: Tadi Yang Berhormat kata masa akan datang pun Barisan Nasional. Yang Berhormat tidak percayakah DAP boleh memegang Kerajaan ini 100 tahun lagi. (*Ketawa*)

Tuan Lim Kit Siang: Tadi saya kata di masa akan datang, satu Kerajaan yang baru mungkin bukan Barisan Nasional. Saya kata mungkin bukan Barisan Nasional. Yang Berhormat Menteri tidak dengar—tidur. Dia ingat \$20 billion (*Ketawa*). 30 tahun, \$20 billion. Jangan begitu, mimpi wang itu. Dan masa itu apabila satu Kerajaan yang mahu menurunkan tol itu dia akan terpaksa membayar balik kepada UEM apa-apa kerugian dan pengurangan yang bakal berlaku. Adakah baik bagi mana-mana Kerajaan untuk mengkomitkan rakyatnya dan Kerajaan lain dalam masa akan datang untuk selama 30 tahun semata-mata demi kepentingan UEM. Bukan sahaja adakah baik, adakah hak satu Kerajaan komit negara dan rakyat begitu lama 30 tahun untuk kepentingan sebuah syarikat? (*Ketawa*)

Kita telah diberitahu mengenai perbezaan-perbezaan dalam ramalan pengaliran lalulintas antara UEM dan LLM serta pengkajian sebuah firma perunding Britain, Rendel, Palmer dan Tritton untuk mendapatkan pendapat ketiga. UEM juga kini meminta Kerajaan memberi jaminan selama 17 tahun ke atas kutipan tol minima, total

collection dan berdasarkan projeksi pengaliran lalulintas UEM sendiri. Ini akan berjumlah sebanyak \$18 billion dalam 17 tahun pertama tempoh konsessi. Akan tetapi berdasarkan ramalan pengaliran lalulintas LLM bila UEM akan memperolehi \$12 billion. Angka yang diberi oleh pakar perunding baru-baru ini pula adalah kira-kira \$13 billion. Apakah UEM bersedia untuk menerima angka yang diberi oleh perunding British itu?

Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan kepada forecast pengaliran traffic LLM untuk sepanjang masa tempoh konsessi 30 tahun, UEM akan gross tol collection \$30 billion, berbanding dengan anggaran UEM sendiri mengenai traffic flow ialah \$54 billion. Tetapi British Consultants, angka mereka ialah \$45 billion. Saya mahu tanya dengan spesifik kepada Yang Berhormat Menteri sama ada UEM akan bersetuju dengan perakuan-perakuan consultant British dan ada menurunkan tuntutan mereka bahawa Kerajaan menjamin kutipan tol yang sejumlah untuk 17 tahun yang pertama yang kurang \$5 billion dengan penerimaan tanpa syarat di mana untuk sekarang atau masa hadapan tidak akan ada apa-apa pindaan kepada cadangan design. Kedua, tidak ada pindaan kepada tempoh jaminan. Ketiga, kepada tempoh konsessi. Keempat kepada tempoh pembinaan dan penyiapan jambatan.

Yang Berhormat Menteri semalam apabila membenarkan Hashbuddin Sdn Bhd tidak boleh menunjukkan atau membuktikan UEM ada track record oleh kerana sebenarnya tidak pernah buat seinci jalan atau jambatan. Sebenarnya track record.

Dato' S. Samy Vellu: Jikalau Ahli Yang Berhormat mahu tahu apakah track record Hashbuddin lebih malulah. Saya percaya Yang Berhormat kalau Yang Berhormat mewakili Hashbuddin, saya kata itu bukan satu perkataan yang betul.

Jikalau ada juga membincang perkara-perkara berkenaan dengan apa kita cadangkan dalam Dewan ini, apa kita cadangkan dalam Dewan ini tidak ada hubungan dengan Hashbuddin, sebabnya Hashbuddin tidak beri apa-apa rekod kepada Yang Berhormat sebab bukanlah Menteri Kerjaraya yang boleh dapat tahu apakah kerja-kerja dan pengalaman-pengalaman beliau.

Saya sendiri tahu apakah pengalaman beliau, sebab itu kalau saya diam-diam pun tidak gunalah dan saya mesti bangkit sedikit perkara, kerana saya ingin masukkan Yang Berhormat dalam track yang betul. Jadi saya boleh jawab betul. Yang Berhormat pun boleh bincang betullah.

Tuan Lim Kit Siang: Saya berminat bukan track record Hashbuddin oleh kerana bukan Hashbuddin yang berjaya tetapi apa yang saya berminat ialah track record UEM. Itulah apa rakyat mahu tahu. Apa track record UEM. Sebenarnya track record UEM sangatlah tidak puas hati. Selain daripada peristiwa yang begitu masyhur kejatuhan Northern Court di Pulau Pinang, (*Tepuk*) UEM adalah banyak kes-kes undang-undang mengenai prestasi, foundation yang shoddy, dengan izin, yang tidak memuaskan seperti dalam kes mengenai City Bank Building di Pulau Pinang, Hotel Golden City di Pulau Pinang atau Lorong Kuda Lari Condominium Project di Kuala Lumpur (*Tepuk*). Laporan Tahunan 1985 UEM menunjukkan bahawa kerugiannya, dengan izin, accumulated losses, ialah \$90 juta.

Dalam Laporan Tahunan 1986 UEM, ada dilaporkan bahawa pre-tax profit ialah \$362,000 apabila berbanding dengan kedudukan tahun 1985 iaitu pre-tax loss ialah \$21.4 juta. Masalahnya ialah kenapa boleh prestasi begitu baik apabila dalam tahun itu UEM tidak ada apa-apa projek yang boleh mendatangkan

revenue. Kenapa? Adakah kerugian-kerugian itu sudah masuk dalam akaun Lebuhraya Utara-Selatan?

Iniilah mustahak oleh kerana akaun UEM tahun 1986 belum diaudit—tidak diaudit. Tetapi saya mahu ucapkan ribuan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri oleh kerana memberitahu indentity UMNO dalam Syarikat Hatibudi yang sekarang menguasai 50% Syarikat UEM.

Semalam beliau kata dia hairan kenapa saya tidak tahu pergi ke syarikat. Saya tahu sebenarnya pergi ke syarikat itu. Saya tidak tahu, bahawa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri, Yang Berhormat Menteri Kewangan, Yang Berhormat Menteri Pertanian ada bersabit dalam Syarikat Hatibudi. Pergi kepada ROC tidak boleh dapat dan selalu fail ROC pun tidak boleh dicari. Pagi ini saya hantar seorang pergi ROC lagi, fail Hatibudi pun tidak dalam hati ROC. *(Tepuk)*

Tetapi saya mahu tanya apa track record, kewangan UEM, satu syarikat insolvent tidak boleh berjaya dapat projek Lebuhraya Utara-Selatan. Dalam satu siasatan tahun dahulu dalam ROC, ia menunjukkan bahawa untuk tahun 1984 Hatibudi sebenarnya satu syarikat dengan \$2 sahaja dan saham-saham dipegang oleh dua orang—Mohd. Razali bin Abdul Rahman, beralamat 37, Jalan Aminuddin Baki, Taman Tun Dr Ismail, Damansara, Kuala Lumpur dan Halim bin Saad, beralamat, 9, Lorong Aminuddin Baki 2, Taman Tun Dr Ismail, Damansara, Kuala Lumpur. Berapakah wang Hatibudi membayar untuk mendapat kepentingan controlling interest dalam UEM? Bukankah benar bahawa Hatibudi tidak payah membayar tunai, sebenarnya dapat satu pinjaman daripada OCBC untuk membeli saham-saham yang dicontrol oleh OCBC atau lain-lain syarikat dalam

UEM, satu pinjaman \$25 juta. Tidak payah bayar tunai dengan syarat, dengan persetujuan-understanding bahawa UEM akan dapat kontrak Lebuhraya Utara-Selatan *(Tepuk)*, akan dapat kontrak perundingan untuk National Sports Complex, akan dapat penswastaaan, dengan izin, Pharmaceutical Laboratory and Store Privatisation di bawah Kementerian Kesihatan berharga berbilion-bilion ringgit, *(Tepuk)* dengan understanding bahawa akan dapat tanah-tanah di negeri Pahang oleh Kerajaan Negeri Pahang untuk bangunan dan disewakan. *(Tepuk)*

(Timbalan Yang di-Pertua mengengerusikan Mesyuarat)

Bukankah benar bahawa sebenarnya bid yang awal oleh UEM untuk menswastakan Store Famasitikal Kementerian Kesihatan telah ditolak oleh Director-General Kementerian Kesihatan dan sekarang beliau dioverridden dan diarah supaya menimbangkan tawaran penswastaaan UEM untuk Pharmaceutical Store berharga berbilion-bilion ringgit.

Saya ada menanya Yang Berhormat Menteri semalam sama ada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri, Yang Berhormat Menteri Kewangan, Yang Berhormat Menteri Pertanian ada melibatkan diri dalam Mesyuarat Jemaah Menteri mengenai keputusan memberi kontrak Lebuhraya Utara/Selatan kepada UEM. Sungguhpun Yang Berhormat Menteri kata bahawa mereka keempat-empat tidak ambil bahagian dalam pentadbiran syarikat bahawa mereka ialah pemegang amanah. Tetapi saya mahu tanya sama ada Yang Berhormat Menteri atau Kerajaan meminta legal opinion daripada Peguam Negara—sama ada ada berlaku conflict of interest; sama ada Seksyen 2, dengan izin, Emergency (Essential Powers) Ordinance No. 22/1970 mengenai corruption adalah dilanggari, *(Tepuk)*

adalah dilanggari oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri, oleh Yang Berhormat Menteri Kewangan dan oleh Yang Berhormat Menteri Pertanian—empat-empat Menteri bahawa berlaku corruption. (*Tepuk*)

Kita tahu di bawah Seksyen 2 Ordinan No. 22/1970, dengan izin, *actus reus*, kesalahan ini ialah, dengan izin, "the use of his public position or office for his pecuniary or other advantage"; dan "other advantage" tidak payah, untuk sendiri dan ada kes-kes yang cukup banyak, tidak payahlah untuk kita sebut. Nunis, *Public Prosecutor vs Dato' Haji Mohamed Muslim bin Haji Osman*, UMNO Exco Member Kedah, (*Tepuk*) dan *public prosecutor vs Haji Abdul Ghani Ishak* UMNO Exco Member Melaka, (*Tepuk*) yang menunjukkan dengan seterang-terangnya bahawa apabila ada conflict of interest kehadiran dalam satu mesyuarat cukup—kehadiran, presence, cukup, itu yang ertinya participation.

Dato' S. Samy Vellu: Mana satu mesyuarat Yang Berhormat—mana satu mesyuarat?

Tuan Lim Kit Siang: Apa-apa mesyuarat, mesyuarat Kabinet.

Dato' S. Samy Vellu: Tahukah Yang Berhormat. Separuh sahaja Yang Berhormat tahu, separuh Yang Berhormat belum tahu. Saya boleh jawab, tetapi apabila kita tuduh menuduh, kita boleh tuduhlah, beberapa pun boleh, tetapi untuk mendapat proof of evidence, itulah yang susah.

Tuan Lim Kit Siang: (*Bangun*)

Dato' S. Samy Vellu: Nanti dahulu, saya belum habis. Apabila Jemaah Menteri mengambil keputusan, Yang Berhormat tanya adakah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana

Menteri, Menteri Pertanian dan juga Menteri Kewangan telah mengambil bahagian. Jemaah Menteri tidak mengambil keputusan untuk memberi kontrak kepada siapa. Jemaah Menteri telah mengambil keputusan untuk menswastakan Lebuhraya Utara-Selatan. Tugas-tugas dan juga untuk menetapkan siapakah yang akan menjadi kontraktor mengikuti dengan undang-undang yang sedia ada diletakkan di dalam tangan Menteri Kerjaraya. Selepas itu Menteri Kerjaraya akan berunding dengan Jabatan-jabatan dan juga dengan Kementerian-kementerian yang ada berkaitan dengan itu.

Tuan Lim Kit Siang: Adakah Yang Berhormat Menteri begitu ada memiliki maha kuasa tidak payah perkara ini dirujuk balik kepada Kabinet di mana ini akan membebaskan rakyat dengan \$62 billion? Saya pun tidak percaya. Siapa percaya? Saya pun tidak percaya. (*Tepuk*) Jadi "super" Perdana Menteri.

Dato' S. Samy Vellu: Yang Berhormat, soalan Yang Berhormat tanya tadi iaitu adakah mereka mengambil bahagian. Apabila sahaja sudah tahu Yang Berhormat sudah salah, dia tukar balik. Itu tidak betul.

Tuan Lim Kit Siang: Soalan saya ialah sama ada mereka ambil bahagian dalam keputusan-keputusan mengenai pemberian kontrak Lebuhraya Utara/Selatan kepada UEM. Dan cara.

Dato' S. Samy Vellu: Saya sudah beritahu atau tidak?

Tuan Lim Kit Siang: Itu Yang Berhormat kata, ini bukan untuk kita mahu percaya oleh kerana wang.

Dato' S. Samy Vellu: Penjelasan.

Tuan Lim Kit Siang: Nanti, biar saya habis dulu, saya akan beri jalan. Dan tentu tidak seorang yang akan percaya di mana satu kontrak yang akan melibatkan wang yang begitu tinggi, bahawa Kabinet tidak terlibat. Kabinet tentu ada tanggungjawab untuk terlibat, kalau tidak terlibat, Kabinet cuai dan tidak bertanggungjawab (*Tepuk*). Patut terlibat, tetapi dalam perkara ini, adakah mereka keempat-keempat itu ambil bahagian? Itu tentu terlibat. Kalau Yang Berhormat kata Kabinet tidak terlibat, Kabinet ini tidak bertanggungjawab, patut dijatuhkan. Untuk apa ada Kabinet kalau tidak mahu terlibat dalam keputusan-keputusan yang begitu mustahak yang akan menggadaikan generasi-generasi yang akan datang untuk 30 tahun? Saya beri jalan.

Dato' S. Samy Vellu: Yang Berhormat, tadi minta beberapa penjelasan. Separuh tuduhan yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat itu saya boleh jawab, bukan katanya tidak boleh jawab. Apabila Yang Berhormat datang ke pejabat saya—saya sudah beri tarikh kepada Yang Berhormat—bolehlah tengok dengan kedua mata sendiri mana satu yang betul dan mana satu yang tidak betul. Apabila saya buka sahaja tiap-tiap muka itu perjanjian, barulah Yang Berhormat keluar daripada Kementerian saya dan boleh tahu mana satu yang betul atau tidak.

Tuan Lim Kit Siang: Saya akan datang.

Dato' S. Samy Vellu: Tidak ada rahsia.

Tuan Lim Kit Siang: Saya akan datang.

Dato' S. Samy Vellu: Tidak ada rahsia. Saya buka perjanjian itu, saya letak di depan. Itu hari saya tidak tahu apa you cakap. Saya bukan takut macam orang lain.

Tuan Lim Kit Siang: Saya akan datang, terima kasih.

Dato' S. Samy Vellu: Tia-tiap muka, saya duduk dengan Yang Berhormat dan tengoklah sendiri. Kita tengok macam mana, itu hari kita boleh tahu.

Tuan Lim Kit Siang: Baik, terima kasih. Saya ucapkan terima kasih terlebih dahulu tetapi perkara ini bukan Samy Vellu dan Lim Kit Siang. Perkara ini rakyat Malaysia, bukan rakyat Malaysia sekarang tetapi rakyat Malaysia 30 tahun yang akan datang pun (*Tepuk*). Tuan Yang di-Pertua, disebabkan pemberian kontrak Lebuhraya Utara-Selatan. . . .

Dato' S. Samy Vellu: Saya minta penjelasan daripada Yang Berhormat. Boleh?

Tuan Lim Kit Siang: Bila-bila pun boleh.

Dato' S. Samy Vellu: Betulkah Yang Berhormat, apabila sebuah Kerajaan suka mengadakan satu-satu rancangan di dalam tanahair dalam sesuatu negara hendak meminta kebenaran atau persetujuan daripada anak-anak yang akan beranak 30 tahun yang akan datang—betulkah?

Tuan Lim Kit Siang: Apa soalnya? Saya pun tidak tahu. Masalahnya bukannya tanggungjawab Kerajaan bahawa. . . .

Dato' S. Samy Vellu: Tahukah, apa yang saya tanya?

Tuan Lim Kit Siang: Saya tahu.

Dato' S. Samy Vellu: Itulah!

Tuan Lim Kit Siang: Tetapi itu, dengan izin, an unreasonable question. Ask a reasonable question!

Dato' S. Samy Vellu: I asked a reasonable question, a very reasonable question. Tuan Yang di-Pertua, dengan izin, a very reasonable

question. Tuan Yang di-Pertua, dengan izin, a very reasonable question—the Honourable Member is bringing in something which has no connection just to flabbergast the issue. That is what I say. Saya minta jikalau Yang Berhormat suka juga membincangkan perkara ini, saya minta bincanglah apa yang ada dalam Akta. Apa yang betul dan munasabah saya kata saya boleh jawab. Tadi Yang Berhormat minta berkenaan dengan wang. Jikalau membangkitkan \$54 billion mesti besarlah. Tetapi apakah ertinya \$54 billion dalam masa 30 tahun. Orang dengan pengalaman dalam kewangan barulah tahu apa itu perkara. Tetapi saya bukan marah kepada Yang Berhormat. Kita dua-dua pun kawan juga. (*Ketawa*)

Tuan Lim Kit Siang: Tuan Yang di-Pertua, saya kata soalan itu unreasonable, oleh kerana tidak mendekati isu tersebut bahawa kita ada tanggungjawab kepada generasi-generasi yang akan datang. Kita tidak boleh tanya pendapat mereka oleh kerana mereka belum lahir selain daripada boleh ada itu "sixth sense", bahawa kita ketepikan tanggungjawab dan hak-hak mereka.

Tuan Yang di-Pertua, disebabkan pemberian kontrak Lebuhraya Utara-Selatan kepada UEM akan menguntungkan Hatibudi dan akibat itu menguntungkan UMNO, saya menyeru Peguam Negara, Tan Sri Abu Talib untuk memulakan penyiasatan untuk menentukan sama ada kesalahan-kesalahan jenayah telah berlaku, sama ada criminal offences have been disclosed. Dengan penyertaan Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri, Yang Berhormat Menteri Kewangan dan Yang Berhormat Menteri Pertanian dalam mengambil bahagian Jemaah Menteri ataupun Kerajaan di mana keputusan dibuat mengenai kontrak penswastan UEM berkenaan, dan diambil bahagian

bukan mahu cakap, tidak cakap pun mahu ambil bahagian. Itulah kes Muslim, (UMNO) EXCO Kedah. Undang-undang adalah, dengan izin, no respecter of persons dan saya harap pegawai undang-undang pertama negara ini, dengan izin, the first law officer akan menjalankan tugas-tugas Perlembagaannya tanpa takut atau berat sebelah. Adakah ini sebabnya? Adakah benar bahawa Kamar Peguam Negara ada membantah sekeras-kerasnya terhadap perjanjian kontrak Lebuhraya Utara-Selatan dan adakah ini antara sebabnya bahawa Kamar Peguam Negara ada objeksi terhadap kontrak-kontrak Lebuhraya Utara-Selatan.

Dato' S. Samy Vellu: Mahu jawab? Sekarang pun saya boleh jawab.

Tuan Lim Kit Siang: Nanti pun boleh jawab. Bila-bila pun boleh jawab. Mahu jawab pun boleh saya beri jalan.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Tidak payahlah Yang Berhormat, biar dia habiskan dulu.

Tuan Lim Kit Siang: Tuan Yang di-Pertua, parti DAP menyeru supaya satu kajian baru dilakukan ke atas projek Lebuhraya Utara-Selatan. Segala perbincangan dengan UEM hendaklah ditangguhkan. Tidak sebuah Kerajaan pun harus mahu komitkan rakyat Malaysia dengan beban \$62 billion kerana Lebuhraya Utara-Selatan ini untuk selama 30 tahun kecuali segala aspek projek tersebut dikaji dan difahami.

Sekarang kalau tidak sebut di sini Ahli-ahli Barisan Nasional pun tidak tahu 30 tahun, \$54 billion. Buat ini projek Lebuhraya Utara-Selatan adalah tidak viable dari segi kewangan dan dalam pandangan saya "unjustifiable" dari segi economic returns. Malah sekiranya Lebuhraya Utara-Selatan viable dari segi kewangan maka UEM tidak payah meminta Kerajaan subsidisekan dengan memberikan pinjaman

sebanyak \$1.650 juta, serahkan bahagian-bahagian Lebuhraya Utara-Selatan yang sudah pun dibina kepada UEM untuk kutipan tol dan menjamin hasil tol dan kadar tol yang tinggi. Projek Lebuhraya Utara-Selatan akan menghasilkan satu "boom", yang tiruan, "artificial boom" yang tidak sihat selama tempoh 5 tahun dalam bidang pembinaan. Dia akan menjadi "boom" kepada jurutera-jurutera, kontraktor-kontraktor, pekerja-pekerja yang menganggur dan jentera-jentera yang terbiar, idle sekarang, semuanya pun tidak cukup. Akibatnya kita terpaksa mengimport pekerja-pekerja asing, orang-orang asing, jentera-jentera baru dan dalam proses ini pun menaikkan kos pembinaan serta harga bahan-bahan dan buruh dan akibatnya ialah resources semua masuk bagi pembinaan jalan dan dalam sektor perumahan pun mungkin akan dapat masalah.

Tetapi keadaan ini hanya akan wujud untuk selama 5 tahun sahaja, dan sebenarnya untuk 30 bulan, oleh kerana dalam tempoh ini di mana kehebatan projek pembinaan akan berlaku. Apakah yang akan terjadi selepas Lebuhraya Utara-Selatan siap dibina 5 tahun kemudian? Apakah yang akan sustain jurutera-jurutera, kontraktor-kontraktor, pekerja-pekerja, machineries atau jentera-jentera selepas 5 tahun. Kita mungkin akan mempunyai satu keadaan yang lebih dahsyat dan teruk daripada sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya bukankah lebih bijaksana di mana Kerajaan mengkaji semula economic return projek ini, dengan phase out, memanjangkan masa pembinaan expressway ini dan mengikut pertambahan trafik bahagian lebuhraya supaya mungkin tempoh untuk habiskan Lebuhraya Utara-Selatan—10 tahun, 15 tahun, tetapi

ini pun bererti kegiatan ekonomi, bahawa pekerjaan jurutera-jurutera, kontraktor-kontraktor boleh dipanjangkan daripada 5 tahun kepada 10 tahun atau 15 tahun dan Kerajaan tidak akan memikul beban ekonomi kewangan yang begitu serius. Inilah saya rasa patut dikaji semula dan kalau saya tidak silap ini pun pandangan Jawatankuasa Penilaian (Evaluation Committee) yang ada ditubuhkan untuk membanding dan menilai tender-tender ketiga-tiga syarikat. Mungkin lebih baik LLN sendiri menjalankannya, dan ini pun pandangan British Consultant yang baru menghabiskan kerjanya (*Tepuk*). Bahawa sekarang iaitu UEM, projek lebuhraya Utara-Selatan, financially liability—big question mark, economic return—big question mark (*Tepuk*) siapa untung? Sebuah syarikat.

Cara Kerajaan untuk menswastakan Lebuhraya Utara-Selatan pun salah. Saya ada kata, bukan swastakan, piratisation, itu benar, piratisation (*Tepuk*). Sebuah Kerajaan yang mahu menswastakan Lebuhraya Utara-Selatan, apakah sikapnya, bukan maksud apa kos jalan itu—baik \$3.5 bilion, \$5 bilion—itu mustahak, itu hal syarikat penender-penender. Dia mahu belanjakan \$5 bilion, \$10 bilion, itu dia punya hal. Apa yang mustahak ialah kriteria kepada Kerajaan ialah ikut design Kerajaan. Kedua, tempoh konsessi untuk bayar tol. Ketiga, kadar tol, itu sahaja. Lepas itu, lepas tempoh konsessi, lebuhraya itu terserah balik kepada Kerajaan. Kalau boleh ditetapkan, apa harga penender-penender UEM, Hashbudin, Pilecon, "Yescon", "Nocon" (*Ketawa*). Itu bukan hal Kerajaan, tetapi nampaknya Kerajaan sudah hilang arahan dan saya harap Kerajaan tidak patut melibatkan diri dalam memberi pinjaman, memberi jaminan dan menjaminkan traffic flow. Kalau begitu, inilah, dengan izin, spoon-feeding UEM, subsidised UEM (*Tepuk*). Kalau Kerajaan mahu keluarkan begitu

banyak wang, lebih baik Kerajaan sendiri bina. Yang Berhormat Menteri ada pengalaman buat jalan. Yang Berhormat Menteri bikin, kita bagi \$2 bilion. Yang Berhormat pergi buat itu jalan Lebuhraya Utara-Selatan—kita namakan Samy Vellu Highway (*Ketawa*)—(*Tepuk*). 10 tahun pun tak apa-atau 15 tahun pun tak apa. Tetapi sekurang-kurangnya masa depan rakyat tidak digadaikan dan dikorbankan.

Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya ada lain-lain aspek yang mustahak dalam Lebuhraya Utara-Selatan. Semacam, patutkah satu “closed toll system” diadakan, sama ada “closed toll system” akan menghindarkan pembangunan negara yang memutuskan 2 bahagian. Satu, mungkin berapa jam kita boleh bahas, sama ada kenapa mahu beri kontrak North-Klang Expressway kepada UEM termasuk dalam package ini. Kenapa mahu beri package untuk memperluaskan Federal Highway Route II yang sekarang pergi Subang-Klang kepada UEM. Kenapa membenarkan UEM mengenakan tol dalam lebuhraya ini. Satu lebuhraya bukan baru, sudah lama, old Highway (*Tepuk*) dan widening the Federal Highway itu bukan akan menggunakan wang yang banyak, kenapa? Banyak aspek—Slim River apa akan berlaku, adakah Slim River dikenakan tol lagi—sekarang 50 sen, kalau bermula 6 sen, jika tidak silap 40 kilometer—\$2.40 sen, 6 kali. Lagi 3 tahun, 5 tahun, 10 kali—apa justifikasinya? Banyak hal, banyak aspek. Sebab itu saya harap kita semua meneliti masalah ini. Satu Jawatankuasa Parlimen patut ditubuhkan untuk menyiasat kaji masalah ini (*Tepuk*) dan sehingga semua lapisan rakyat faham, bersetuju, selok belok, implikasi, repercussion North-South Highway, kontrak UEM tidak boleh ditandatangani. (*Tepuk*)

Saya baru terima surat daripada Yang Berhormat Menteri menjemput saya untuk satu briefing. Saya ucapkan

terima kasih, iaitu pada 16hb Julai, pada hari Khamis, pukul 2.00 petang. Saya tentu datang oleh kerana ini demi kepentingan rakyat, demi kepentingan negara. Saya berharap apabila saya datang saya boleh influence Yang Berhormat Menteri jangan menggadaikan masa depan generasi 30 tahun yang akan datang. (*Tepuk*) Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat dari Pengkalan Chepa.

5.37 ptg.

Tuan Haji Abdullah bin Haji Arshad: Tuan Yang di-Pertua, saya mengambil bahagian sama untuk membincangkan Rang Undang-undang Lebuhraya Malaysia yang dibentangkan petang ini yang masih dalam perbahasan.

Tuan Yang di-Pertua, adalah terlalu berat bagi saya dan parti saya untuk menyetujui Rang Undang-undang yang sedang kita bahaskan sekarang. Pertama, Rang Undang-undang ini akan menambah jumlah hutang negara yang sudah pun terlalu teruk sekarang.

Kedua, ia hendak mencagarkan tanah untuk lebuhraya Timur-Selatan ini kepada si peminjam. Saya bukan tidak suka melihat negara ini mempunyai jalan raya atau lebuhraya yang baik. Bukan juga saya tidak simpati dengan permintaan dongeng Puteri Gunung Ledang ke Melaka seperti tercatat dalam kisah meminang Puteri Gunung Ledang itu. Tetapi memandangkan kepada keperluan pembinaan itu dengan beban yang terpaksa ditanggung oleh negara dan rakyat, justeru itu bila Sultan Melaka menolak permintaan Puteri Gunung Ledang itu, saya bersetuju benar.

Tuan Yang di-Pertua, baru sekejap kita mengikuti apa yang telah didedahkan oleh Ketua Pembangkang dan sepanjang pendedahan itu jelas menggambarkan kepada kita tentang

beban yang akan ditanggung oleh rakyat dalam masa 30 tahun akan datang mengenai apa yang berlaku dalam undang-undang yang akan diluluskan ini.

Tuan Yang di-Pertua, negara kita dikenali sebagai negara yang terlalu banyak berhutang. Hutang yang ada ini sudah cukup untuk menyulitkan negara ini hingga beberapa puluh tahun yang akan datang. Jika kita tambah lagi hutang itu, maka ini bererti akan menambah lagi beban yang sudah ditanggung. Hutang Jambatan Pulau Pinang sahaja dianggarkan memakan masa sekitar 80 tahun lebih untuk dilangsaikan. Sekiranya benar, ini bererti tidak ada sesiapa pun di dalam Dewan ini akan ada lagi pada ketika hutang negara itu selesai nanti, malah anak-anak Ahli-ahli Dewan ini yang lahir ini pun belum dipastikan dapat melihat hutang itu langcai. Sekiranya seorang Perdana Menteri berkhidmat selama 10 tahun, kita akan memerlukan 8 Perdana Menteri, atau dari segi Yang di-Pertuan Agong, dia menaiki takhta selama 5 tahun sahaja bagi seorang, tentu negara akan menyaksikan kita perlu 15 atau 16 orang Yang di-Pertuan Agong dari saat ini belum pun diputerakan lagi.

Gambaran ini adalah dari satu bentuk hutang iaitu Jambatan Pulau Pinang, belum lagi kita bicara tentang hutang negara pada keseluruhannya dan kalau ditambah lagi dengan hutang yang hendak dibuat dengan projek Lebuhraya Utara-Selatan ini, saya tidak dapat hendak membayangkan betapa peritnya penderitaan yang akan ditanggung oleh negara dan generasi yang akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, bukanlah saya tidak mahu melihat Malaysia ini mempunyai Lebuhraya yang setanding dengan Jerman Barat, Korea Selatan dan lain-lain negara, tetapi keupayaan

kita sekarang dari sudut kewangan menyebabkan kita tidak terdaya untuk memikul beban yang begitu besar yang tentunya akan menambah lagi beban kemelesetan negara sekarang.

Apa yang membimbangkan saya, Tuan Yang di-Pertua, ialah amalan mengambil komisyen 1% atau 2% atau 3% yang menjadi perkara biasa dalam dunia perdagangan dan perusahaan. Dalam dunia yang ekonominya terbuka, komisyen beberapa peratus ini suatu yang mesti. Pinjaman bank mudah diluluskan bila ada komisyen, orang yang mengusahakan pinjaman dapat komisyen, orang yang meluluskan pinjaman dapat komisyen, yang meluluskan tender dapat komisyen dan demikianlah seterusnya. Oleh yang demikian, pinjaman oleh negara ini dari peminjam dalam dan luar negeri termasuklah pinjaman untuk Lebuhraya ini mungkin ada yang dapat komisyen.

Sekiranya ini berlaku, Tuan Yang di-Pertua, ia ikut membebaskan negara juga dan dalam perusahaan membina Lebuhraya ini yang menelan belanja yang besar ini, apakah yang menjamin bahawa tidak ada pihak yang beroleh komisyen? Komisyen adalah amalan biasa dalam dagangan dan ekonomi yang terbuka tetapi saya bimbang kalau komisyen ini menjadi matlamat projek ini diluluskan oleh Kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, politik wang adalah satu yang melanda negara kita. Bukan sahaja ia menjadi penyakit kepada Kerajaan, ia juga menjadi penyakit setiap parti memerintah khususnya UMNO. UMNO memerlukan politik wang ini untuk mengekalkan kuasa. Dalam pemilihan pucuk pimpinan UMNO pada 24 April lalu, kita tidak tahu banyak mana wang yang telah digunakan oleh semua pihak. Walaupun kita tidak dapat hendak menyebut secara tepat, tetapi secara rambang, wang memainkan

peranan. Perebutan kuasa dalam UMNO belum berakhir. Team "A" dan Team "B" dalam UMNO terus wujud hingga pemilihan baru 3 tahun lagi. Ia memerlukan wang. . . .

Tuan Haji Ibrahim bin Ali (Pasir Mas): (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat, ada yang bangun.

Tuan Haji Abdullah bin Haji Arshad: Tidak payah, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Dia tidak beri.

Tuan Haji Abdullah bin Haji Arshad: Saya hendak bercakap pendek sahaja.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Teruskan, Yang Berhormat.

Tuan Haji Abdullah bin Haji Arshad: Dari mana wang itu hendak diambil? Saya bimbang projek Lebuhraya ini dijadikan sumber yang terpenting bagi mendapatkan komisyen itu. Apa yang saya gambarkan ini bukan kerana hendak menggagalkan projek Lebuhraya ini, tetapi sekadar hendak mengingatkan tentang penyakit sosial yang mungkin melanda projek Lebuhraya ini. Mengapa hal ini saya timbulkan—ini ialah kerana mahukan projek Lebuhraya ini bebas dari pengaruh perlumbaan merebut kuasa di kalangan UMNO hingga tahun 1990 akan datang. Saya tidaklah hendak menyekat UMNO berlumba-lumba untuk mencari pemimpin yang sesuai baginya tetapi tidak mahu negara dan rakyat terpaksa membayar harga perlumbaan itu, lebih-lebih lagi saya tidak mahu saya juga ikut bersubahat sama kalau tidak menimbulkan hal ini dalam perbahasan ini.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang perlu kita teliti lagi ialah cagaran yang hendak disandarkan oleh negara kepada pinjaman yang hendak dibuat

itu. Rang Undang-undang ini dibentangkan adalah untuk menjadikan seluruh tanah untuk Lebuhraya itu dicagarkan kepada bank asing. Sekiranya Rang Undang-undang ini diluluskan, maka dengan sendirinya kita membenarkan tanah yang begitu luas dicagarkan kepada bank asing. Mungkin Ahli-ahli Yang Berhormat tidak nampak bahayanya kerana berapa luas tanah yang hendak dijadikan Lebuhraya itu walaupun tidak dicagarkan, apakah yang dapat dibuat dengan tanah yang sudah dibina jalan di atasnya. Ia sudah tentu tidak dapat diberikan kepada sesiapa kerana ia cuma digunakan untuk Lebuhraya sahaja. Tetapi sedarkah bahawa Lebuhraya ini biasanya mengandungi 4 lorong, di tengahnya pula memerlukan batas yang tidak kurang dari 6 kaki, manakala di sebelah menyebelahnya pula memerlukan kawasan rizab. Pendek kata, lebar tanah yang diperlukan sekitar 2 rantai. Cuba kita jumlahkan luas tanah 2 rantai untuk 500 batu. Saya percaya luasnya sudah tentulah lebih dari keluasan seluruh Negeri Sembilan. Tetapi yang jelas ialah lebih luas dari Limbang. Kalau seluruh rakyat terutama Pemuda UMNO begitu peka dengan isu Limbang, apakah mereka tidak nampak sekarang sebahagian tanah yang agak luas ini hendak dicagarkan kepada bank asing yang kita tidak tahu siapa? Kalau Limbang itu terjual kepada Brunei Darussalam, sahlah juga ia jatuh ke tangan Islam tetapi bank asing ini siapa di belakangnya—Yahudi, Israelkah atau siapa?

Walaupun cagaran itu tidak bererti menjual tetapi risikonya adalah tinggi apabila negara yang banyak hutang dan meleset ini tidak terdaya untuk membayar semula pinjaman ini. Apabila pinjaman ini tidak berbayar nanti, maka tanah Lebuhraya itu akan terserah seluruhnya kepada pihak luar negeri. Ketika itu apakah kuasa yang

ada pada negara ini untuk menguasai tanah yang menjadi Lebuhraya kita itu?

Setakat tanah atau Lebuhraya yang ada masih dikuasai oleh Kerajaan negara ini kita mulai terasa beban yang mula ditanggung oleh rakyat. Semua pihak kini bersungut tentang tol yang begitu banyak dari utara ke selatan. Mulai ada yang membandingkan adalah lebih untung untuk menggunakan kapal terbang dari Johor ke Alor Setar dari menggunakan darat disebabkan tol terlalu banyak. di Kuala Lumpur terdiri begitu ramai orang yang tinggal di sekitar Kepong dan Selayang mencari jalan untuk pergi dan balik dari Kuala Lumpur. Akibat dari itu Jalan Pahang sudah menjadi begitu sesak dan bagi mengatasi kesesakan Jalan Ipoh, Kerajaan membina pula lagi tol yang membebaskan orang yang senantiasanya menggunakannya terutama yang berhampiran dengan kawasan itu. Setiap kali orang berhenti di tol, orang terbayang akan wajah Dato Menteri Kerjaraya yang berseri-seri itu. Mereka terbayang bukan kerana kasih dan sayang kepadanya tetapi geram atau tidak salah kalau saya kata dendam.

Tuan Yang di-Pertua, dari tol yang ada itu walaupun Lembaga Lebuhraya dapat memungut wang untuk membiayai pengendalian Lembaga itu tetapi jelaslah sistem ini gagal untuk menjimatkan tenaga. Sedarkah kita bahawa kenderaan laju yang terpaksa berhenti di Plaza Tol terpaksa mengorbankan sedikit petrol kerana kereta laju yang diberhentikan terpaksa tukar gear dan sebagainya akan menyedut minyak yang lebih, banyak minyak tambahan yang digunakan satu hari di seluruh negara apabila tol siap nanti. Kalau dijumlah untuk setahun maka banyak mana pula tenaga yang telah dicurahkan semata-mata kerana kita mempunyai

tol yang agak banyak sedangkan tenaga adalah satu sumber yang perlu diijamatkan walaupun harga petrol jatuh sekarang, ini tidak bererti kita mesti membuang tenaga begitu sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, kalau tanah lebuhraya itu dimiliki oleh bank asing apakah yang dapat kita buat kalau seluruh lebuhraya itu menjadi milik asing semua? Walaupun ia tetap tertakluk di bawah kedaulatan negara ini tetapi sedarkah kita bahawa tekanan pengaruh asing itu bukanlah suatu yang mudah bagi kita untuk membebaskan diri. Kuasa asing boleh memikirkan apa sahaja yang wajar bagi kepentingannya atas jalanraya itu, dia boleh menambah bilangan tol, dia boleh menaikkan bayaran tol, dia boleh membina bangunan atas lebuhraya itu sambil membenarkan kenderaan lalu di bawahnya. Perlu difahami bahawa setengah negara di dunia membina lebuhraya bukan sekadar untuk kemudahan perhubungan dan lalu lalang. Ia juga digunakan untuk tujuan pertahanan. Jerman Barat, Soviet Union dan lain-lain membuat lebuhraya yang luas dan lebar bagi membolehkan kapal terbang mendarat sekiranya ada kecemasan atau ketika berlaku peperangan. Ini adalah satu bentuk strategi pertahanan yang baik. Tentulah lebuhraya kita juga boleh digunakan untuk keperluan itu. Tetapi sekiranya lebuhraya itu dikuasai oleh pihak asing maka apa yang dapat kita buat untuk mengatasi hal itu dan adalah bahaya kalau lebuhraya itu pula digunakan oleh kuasa asing tadi untuk mendaratkan pesawatnya. Risiko ini terlalu tinggi untuk kita hadapi. Justeru itu tidaklah wajar kita menyetujui Rang Undang-undang ini secara terburu-buru.

Tuan Yang di-Pertua, sebelum saya mengakhiri pandangan dan ucapan ini, saya akan kemukakan beberapa soalan supaya Menteri Kerjaraya

dapat menjelaskan kepada Dewan ini sebelum Rang Undang-undang ini diluluskan.

Bolehkah Yang Berhormat Menteri Kerjaraya menjelaskan sebab mengapa Lebuhraya Utara/Selatan diswastakan dan bolehkah Yang Berhormat Menteri mengesahkan bahawa tidak terdapat sebarang penyelewengan dalam proses perundangan perundangan penswastakan yang telah dijalankan oleh Kementerian Kerjaraya itu. Bolehkah Menteri Kerjaraya membuat kenyataan terbuka di luar Dewan Rakyat bahawa sekiranya berlaku sebarang penyelewengan sebelum, semasa dan selepas proses penswastakan Lebuhraya Utara/Selatan ini beliau adalah bertanggungjawab sepenuhnya. Adakah benar penswastakan Lebuhraya Utara/Selatan ini dibuat disebabkan Hatibudi iaitu sebuah syarikat yang dimiliki oleh UMNO merupakan satu rakan utama Konsortium United Engineers dan Hatibudi juga dipunyai oleh Encik Khalil Saad sebagai pemegang saham yang terbesar, ia juga merupakan kawan baik kalau tidak pemegang amanah kepada Menteri Kewangan sendiri. Apakah benar semua kemudahan, jaminan kewangan yang mahu diberikan oleh Kerajaan supaya United Engineers adalah untuk membolehkan pihak Hatibudi mendapat keuntungan yang besar yang akan dapat kerugian yang sudah ditanggung oleh syarikat-syarikat UMNO yang lain seperti Feber Marling dan sebagainya yang telah dijual oleh Yang Berhormat Menteri Kewangan kepada UMNO dengan keuntungan. Diminta Menteri Kerjaraya memberitahu Dewan Rakyat sama ada pihak Kementerian telah membuat penelitian terperinci semua syarat-syarat kontrak di antara Kerajaan dengan United Engineers mengenai penswastakan dan mengesahkan bahawa secara keseluruhannya bahawa kontrak itu

adalah lebih baik daripada kontrak cara biasa yang boleh dijalankan oleh Kerajaan dan lebih menguntungkan. Apakah kontrak itu akan menyebabkan pembaziran wang awam kerana terlalu banyak mempunyai elemen, subsidi yang terlalu banyak. Berapakah kadar tol yang akan dikenakan oleh pihak United Engineers ke atas pengguna-pengguna Lebuhraya Utara/Selatan nanti? Adakah ianya akan merupakan satu gajah putih dengan kadar tol yang teralu mahal? Kerana Kerajaan juga memberi subsidi kepada pembinaan lebuhraya itu adakah adil hanya segelintir rakyat yang berpendapatan tinggi sahaja yang akan menikmati kemudahan jalan baru tersebut? Bolehkah Menteri Kerjaraya mendapatkan keterangan dari Menteri Kewangan bagi menjelaskan berapa jumlah subsidi atau pinjaman yang akan dibuat kepada United Engineers setiap tahun daripada sekarang sehingga akhir tempoh 25 ataupun 30 tahun perjanjian dengan United Engineers untuk penswastakan Lebuhraya Utara/Selatan itu nanti sekiranya bilangan kenderaan yang melalui lebuhraya itu nanti hanya di peringkat separuh dari anggaran yang dipakai untuk jaminan penggunaan lebuhraya tersebut. Adakah perjanjian dengan United Engineers untuk penswastakan Lebuhraya Utara/Selatan ini akan menjadi satu pembaziran wang rakyat dan sebenarnya adalah lebih mudah kepada negara secara keseluruhannya sekiranya projek ini dibiayai sahaja oleh pihak Kerajaan? Adakah benar syarat-syarat penswastakan lebuhraya ini melencong daripada garis panduan penswastakan yang dikeluarkan oleh Jabatan Perdana Menteri? Inilah beberapa perkara yang dapat saya bangkitkan dalam membahaskan Rang Undang-undang ini, Tuan Yang di-Pertua, dan saya harap akan mendapat penjelasan yang baik daripada pihak Menteri yang berkenaan. Sekian, Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat dari Pasir Mas.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Sebentar Yang Berhormat. Ada satu usul.

USUL

WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN YANG DIBEBAHKAN DARIPADA PERATURAN MESYUARAT DAN PENANGGUHAN MESYUARAT

Menteri Tenaga, Telekom dan Pos (Datuk Leo Moggie Irok): Tuan Yang di-Pertua, saya suka mencadangkan:

Bahawa menurut peruntukan-peruntukan Peraturan Mesyuarat 12, Dewan ini tidak akan ditangguhkan hari ini hingga semua urusan Kerajaan yang tertera dalam Aturan Urusan Mesyuarat selesai dipertimbangkan dan Ucapan-ucapan Tangguhan dibuat dan sebaik sahaja lepas itu Dewan ini hendaklah ditangguhkan kepada suatu tarikh yang tidak ditetapkan.

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah sekarang ini saya kemukakan bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Usul ini disetujukan.

Usul dikemukakan bagi diputuskan, dan disetujukan.

Diputuskan,

Bahawa menurut peruntukan-peruntukan Peraturan Mesyuarat 12, Dewan ini tidak akan

ditangguhkan hari ini hingga semua urusan Kerajaan yang tertera dalam Aturan Urusan Mesyuarat selesai dipertimbangkan dan Ucapan-ucapan Tangguhan dibuat dan sebaik sahaja lepas itu, Dewan ini hendaklah ditangguhkan kepada suatu tarikh yang tidak ditetapkan.

RANG UNDANG-UNDANG LEMBAGA LEBUHRAYA MALAYSIA (PERBADANAN) (PINDAAN)

Perbahasan disambung semula.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Silakan Yang Berhormat.

5.58 ptg.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali (Pasir Mas): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk sama-sama membahaskan Rang Undang-undang bagi tujuan meminda Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia Perbadanan tahun 1980 bersama dengan Yang Berhormat Ketua Pembangkang dari Tanjong dan juga Yang Berhormat dari Pengkalan Chepa.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan Akta ini adalah bertujuan untuk memberi kuasa kepada Yang Berhormat Menteri Kerjaraya untuk menswastakan pembinaan jalan-jalan di negara kita di bawah anjuran Lembaga Lebuhraya Malaysia. Sehubungan dengan itu, Tuan Yang di-Pertua, sepanjang perbahasan Akta ini ianya lebih memusatkan kepada suatu projek iaitu projek Lebuhraya Utara/Selatan yang sudahpun dibincangkan, dibahaskan di waktu kita membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan tempoh hari.

Sebenarnya, Tuan Yang di-Pertua, saya kira Yang Berhormat Ketua Pembangkang dan juga Yang Berhormat dari Pengkalan Chepa berjaya memesongkan perbincangan mengenai Akta ini yang mana Akta ini

adalah diminta untuk kita memutuskan daripada segi dasar dan bukan kita membincangkan masalah peruntukan Supplementary Bill di mana sesuatu projek itu dibahaskan dengan secara yang terperinci dan melencong dengan begitu jauh. Tuan Yang di-Pertua,.....

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat, Ahli Yang Berhormat dari Kepong bangun.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Nantilah, baru tidak sampai seminit pun.

Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong pindaan Akta ini. Di atas prinsip bahawasanya pembinaan jalan-jalanraya yang perlu dibuat bagi tujuan pembangunan negara kita bukan sahaja ianya mustahil untuk dijalankan oleh Kerajaan semata-mata lebih-lebih lagi di dalam keadaan ekonomi negara yang meleset sekarang ini tetapi kita percaya dengan cara penswastan ini ianya boleh mempercepatkan pembinaan lebuh raya-lebuh raya di negara kita. Walaupun ada pandangan yang mengatakan pembinaan lebuh raya ini seperti Lebuh raya Utara/Selatan tidak viable dari segi kewangan dan tidak viable dari segi economic return, dengan izin, tetapi, Tuan Yang di-Pertua, saya berpendapat ianya viable dari segi keperluan rakyat dan pembangunan negara ini. Negara kita terpaksa dibangunkan, Kerajaan yang memimpin pada hari ini terus dan harus bertanggungjawab kepada rakyat.

Kita lihat bahawa negara kita sekarang ini sesudah 30 tahun merdeka, lebuh raya-lebuh raya perlu dibaiki, rakyat memerlukan kemudahan, keselesaan jalanraya yang lebih baik, kerana kita dapati pertambahan kenderaan, pertambahan penduduk.

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*).

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat!

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Nanti dahulu! Tidak boleh, sekejap lagi, sekejap lagi saya beri.

Pertambahan penduduk, pertambahan kenderaan dan keperluan kita memodenkan pembangunan negara kita dalam lain-lain sektor, memerlukan kemudahan jalanraya yang makin sehari, semakin baik dan kita percaya amat mustahil kalaulah jalan-jalanraya ini hendak dibina dengan sepenuhnya oleh Kerajaan. Maka sebab itulah Akta ini hendak dipindahkan semata-mata untuk memberi kuasa bagi tujuan menswastakan pembinaan-pembinaan jalanraya.

Saya kira Tuan Yang di-Pertua, bagi seseorang yang mempunyai akal yang waras, yang mengetahui di atas kehendak pembangunan negara yang boleh memikirkan secara intelektual, yang rasional, saya percaya ianya suatu langkah yang amat baik dan patut disokong oleh semua pihak.

Kita menyentuh soal Lebuh raya Selatan. Soal Lebuh raya Selatan telah dibangkit dengan panjang lebar oleh Yang Berhormat Ketua Pembangkang dan apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Ketua Pembangkang dari segi viability projek tersebut.....

Dr Tan Seng Giaw: (*Bangun*)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat!

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Sedikit lagi. Dari segi economic returnnya dan yang pentingnya ialah menjadi guambela kepada "Pembinaan Hashbudin Sdn. Bhd."

Saya penuh yakin Tuan Yang di-Pertua, katakanlah pihak Kerajaan memutuskan projek tersebut diberi

kepada Pembinaan Hashbudin Sdn. Bhd. Katalah kalau syarikat ini mampu menjalankan kerja tersebut, memenuhi syarat-syarat sepertimana yang diperlukan dalam kontrak tawaran, mungkin pada hari ini Yang Berhormat Ketua Pembangkang membela Syarikat United Engineers. Kenapa projek tersebut tidak diberi kepada United Engineers? Saya membangkitkan perkara ini hanya untuk menimbulkan percanggahan pendapat, percanggahan sikap dalam menentukan sesuatu isu yang dibawa oleh pihak Pembangkang yang membangkitkan masalah projek lebuh raya ini. Tetapi saya bersetuju pada pandangan saya sendiri, secara prinsip dalam mengendalikan projek lebuh raya ini terutamanya, Lebuh raya Selatan.

Saya suka menarik perhatian Yang Berhormat Menteri Kerjaya iaitu sesudah kita menyakini segala peraturan dipenuhi dan segala specification tawaran dapat diteliti dengan seteliti-telitinya, dengan sepenuhnya. Bagi kita yang penting ialah pembinaan Lebuh raya Selatan ini dapat dinikmati juga melalui subkontraknya, melalui procurementnya, purchasingsnya, supply, dengan izin. Pekerja-pekerja, latihan-latihan dari segi meningkatkan keupayaan teknologi, dari segi penduduk-penduduk tempatan khususnya, lebih-lebih lagi kepada bumiputera sudah barang tentu membuka peluang seluas-luasnya sempena dengan pembinaan Lebuh raya Selatan ini.

Saya kira inilah prinsip-prinsip yang harus kita memberi keutamaan yang harus kita memberi perhatian dan penekanan dalam kita membahaskan projek Lebuh raya Selatan ini. Sememang kita jangka pihak Pembangkang termasuklah Yang Berhormat dari bahagian Pengkalan Chepa, yang pertama kali saya mendengar bercakap mengenai projek ekonomi seperti ini, yang sekali imbas

menaikkan soal sikap Pemuda UMNO bersabit dengan Projek Lebuh raya Selatan ini. Katanya kalaulah pihak Pemuda UMNO sanggup berdiri dan menyuarakan mengenai isu Limbang, kenapakah Pemuda UMNO tidak bangun tegap membela kononnya projek ini akan menggadaikan tanah kepada pihak-pihak luar? Bagi pandangan dan hemat kita, bahawasanya kita sudah meneliti dengan secara halus iaitu bahawasanya kepentingan projek Lebuh raya Selatan ini kalau ianya ditunggu dengan lebih lama lagi, bahawa jalan-jalan raya kita tidak akan diperindahkannya, tidak akan diperbesarkan, tidak akan diperbaiki, mungkin beberapa tahun akan datang, kalau hendak dibina Lebuh raya seperti ini, ianya akan memakan belanja yang lebih besar lagi, kenderaan bertambah, penduduk bertambah, malah kita lihat jalan-jalan raya di sana-sini, dengan izin, jam, dengan tidak mencukupi hentian sebelah dan sebagainya, yang kadang-kadang kita lihat amat berbeza keperluan rakyat dengan apa yang disuarakan oleh pihak Pembangkang. Prospektif atau scenario ini saya menggambarkan, Tuan Yang di-Pertua, supaya kita memahami dari segi kepentingan Projek Lebuh raya Selatan ini. Yang pertama.

Yang kedua, soal siapa yang mendapat kontrak. Siapa yang mendapat kontrak ialah urusan dan tanggungjawab pihak Kerajaan. Dan Kerajaan telah diberi mandat dan jika berlakunya penyelewengan-penyelewengan, maka pihak Kerajaan bersedia bertanggungjawab, tetapi amat tidak adil kalaulah perkara ini yang belum selesai sudah pun dibangkitkan oleh pihak Pembangkang dengan membuat tohmah dan celaan-celaan yang saya kira amat tidak wajar dan tidak adil bagi Kerajaan yang telah mendapat mandat yang begitu besar di waktu kita

menghadapi pilihanraya 1986 baru-baru ini.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu saya ingin menarik perhatian juga mengenai dengan lebuhraya-lebuhraya yang ada di sekitar negara kita, terutama bagi negeri saya, negeri Kelantan.

Saya ingin menarik perhatian Yang Berhormat Menteri Kerjaraya memandangkan negeri Kelantan adalah sebuah negeri yang terpencil, yang terkebelakang. Selama lebih 18 tahun dahulu di waktu PAS memerintah dan akhirnya rakyat telah memberi kepercayaan kepada Barisan Nasional pada tahun 1978 dan kita tahu bahawa kemunduran rakyat negeri Kelantan terutamanya dari segi pembangunan ialah kemudahan-kemudahan communication, dengan izin, kemudahan-kemudahan pengangkutan, kemudahan dan kesejahteraan jalan-jalan raya supaya negeri Kelantan tidak terpencil daripada kegiatan ekonomi di negara kita ini, sebab itu Tuan Yang di-Pertua, lebuhraya yang sudah siap di antara Gua Musang ke Kuala Kerai kita dapati telah memberi faedah yang besar kepada rakyat. Walaupun pada satu ketika dahulu banyak pihak yang meragui terhadap lebuhraya ini, tetapi sekarang ini perjalanan melalui Kota Bharu ke Kuala Lumpur hanya mengambil masa selama 5 jam, tidak lagi seperti dahulu, terpaksa kita melalui negeri Pahang, Terengganu dan Kelantan memakan masa selama 11 jam. Masa yang dapat disingkatkan di antara Kuala Lumpur ke Kota Bharu selama 5 jam ini adalah kerana lebuhraya daripada Kuala Kerai ke Gua Musang, kalau hendak dihitungkan dari segi masa di antara Kuala Lumpur ke Kuala Lipis hanya memakan masa lebih kurang 2 jam, daripada Kuala Lipis ke Gua Musang satu jam, Gua Musang ke Kota Bharu memakan masa tidak lebih daripada 2 jam, ianya telah memendekkan masa dengan begitu.....

Tuan Hu Sepang: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat! Yang Berhormat dari Rasah.....

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Sekejap!

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Terusakan.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua, oleh itu saya menarik perhatian Yang Berhormat Menteri Kerjaraya supaya jalan daripada Kuala Kerai ke Kota Bharu dapat ditingkatkan taraf dan dijadikan lebuhraya ataupun dibina jalan baru supaya masanya dapat disingkatkan lagi kerana keadaan Kuala Kerai-Gua Musang dan Kuala Kerai-Kota Bharu dari segi jalan raya itu amat jauh berbeza.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu lain-lain jalan juga yang kita kira penting untuk memberi kemudahan kepada rakyat bukan sahaja daripada negeri Kelantan, tetapi juga kepada pelabur-pelabur asing yang mempunyai potensi yang mengetahui negeri Kelantan mempunyai banyak bahan mentah, rakyatnya rajin bekerja, yang mempunyai kreativitinya, dapat kita eksploitasikan sepenuhnya demi untuk pembangunan pada masa akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, perkara yang ketiga ialah mengenai dengan pembinaan tol. Saya telah menyentuh perkara ini di waktu membahaskan Rang Undang-undang mengenai dengan Pengangkutan Jalan tempoh hari, tetapi sekali lagi saya ingin mengingatkan untuk menarik perhatian Yang Berhormat Menteri, tol-tol yang akan dibina pada masa akan datang tidaklah lagi seperti tol-tol yang ada, yang sudahpun dibina selama ini. Kita belum terlambat supaya tol-tol di lebuhraya-lebuhraya nanti, terutamanya di Lebuhraya Selatan nanti dibina dengan begitu rupa supaya ianya bukan sahaja

mempunyai kemudahan tandas, tempat sembahyang—kalau pemandu berhenti hendak sembahyang, tetapi juga kemudahan seperti kantin, iaitu tempat makan, tempat permainan kanak-kanak dan ini semua boleh dijalankan oleh pihak swasta dan ini juga boleh membantu kita mewujudkan peluang-peluang perniagaan, peluang-peluang perdagangan yang lebih luas melalui pembinaan Lebuhraya Selatan ini, sebab pembinaan tol semata-mata daripada kenderaan-kenderaan ianya nanti memberi satu gambaran seolah-olah bukan sahaja pihak pengguna-pengguna jalan raya tidak mempunyai kemudahan yang cukup dari segi keperluan-keperluan di jalan raya, malah ianya dirasakan seolah-olah tidak ada perkara lain daripada kita terpaksa membayar tol.

Tuan Ngoi Thiam Woh (Kampar): (Bangun)

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua.....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Point of order, Yang Berhormat.

Tuan Ngoi Thiam Woh: Tuan Yang di-Pertua, Point of Order 35 (6). Saya ingin hendak tahu Yang Berhormat yang sedang berucap itu adalah ahli UMNO dan United Engineers Malaysia Berhad dikawal oleh satu kompeni Hatibudi yang dikawal oleh UMNO. Jadi, sebagai seorang ahli UMNO berucap dalam topik ini, saya ingat amat tidak sesuai. Jadi, saya ingin merayu kepada Tuan Yang di-Pertua, memberhentikan ucapannya—"pecuniary interest".

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Bukan direct.

Tuan Ngoi Thiam Woh: Indirect juga ada.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Kalau indirect tak boleh, baca dengan teliti. Teruskan Yang Berhormat.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua, kalau mereka bercakap boleh, kita bercakap tak boleh. Sama ada saya ahli UMNO, itu tidak berbangkit. Saya di Dewan.....

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Itu bukan untuk berbahas, Yang Berhormat. Teruskan.

Tuan Haji Ibrahim bin Ali: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih.

Satu perkara lagi, Tuan Yang di-Pertua, di lebuhraya-lebuhraya kita, saya ingin menarik perhatian Yang Berhormat Menteri supaya di tiap-tiap lebuhraya diadakan kemudahan telefon bagi tujuan kecemasan, sebab jika berlaku kemalangan-kemalangan di tempat-tempat tertentu amat sukar bagi pengguna-pengguna jalan raya untuk menghubungi pihak-pihak berkenaan bagi mendapat pertolongan. Lebuhraya-lebuhraya di negara-negara maju kita lihat beberapa kilometer sahaja diadakan kemudahan-kemudahan telefon dan bagi menjamin kemudahan telefon ini tidak rosak, selalunya telefon ini mudah rosak ialah kerana kita memberi kemudahan telefon tidak cukup, satu telefon bagi kegunaan begitu ramai rakyat. Maka sebab itulah apabila telefon itu digunakan dengan melebihi, akhirnya tak sampai beberapa bulan telefon itu rosak. Sebenarnya oleh kerana "over used" dan berebut-rebut mengguna, akhirnya ia menjadi rosak, tetapi di lebuhraya-lebuhraya kita amat perlu sekali kemudahan-kemudahan seperti ini bagi membantu pengguna-pengguna jalan raya supaya jika berlaku kemalangan, mereka dapat menghubungi bukan sahaja pihak hospital ataupun mana-mana pihak keluarga untuk mendapat pertolongan kecemasan secepat mungkin.

Tuan Yang di-Pertua, itulah di antara beberapa perkara yang saya ingin membangkitkan dalam perbahasan Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan) 1980 ini dengan memberi penekanan kepada beberapa perkara yang saya harap dapat perhatian daripada Yang Berhormat Menteri. Dengan itu saya menyokong Rang Undang-undang ini. Terima kasih.

6.15 ptg.

Dr Goh Cheng Teik (Nibong Tebal):

Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk menyokong Rang Undang-undang yang dikemukakan oleh Yang Berhormat Menteri Kerjaraya. Sebab-sebab pindaan diperlukan telah dijelaskan oleh Yang Berhormat Menteri yang berkenaan dan saya terima dan sokongnya.

Oleh kerana masa terhad, saya ingin menyentuh sedikit sahaja mengenai tender Lebuhraya Utara-Selatan. Pada hari Rabu dan Khamis, Dewan telah diberi berbagai-bagai maklumat tentang tender ini, misalnya penender Hashbuddin paling rendah, Hashbuddin tidak ikut spesifikasi Lembaga Lebuhraya, United Engineers tidak ikut rekabentuk Lembaga Lebuhraya yang asal, pelan alternatif yang dikemukakan oleh United Engineers disokong oleh dokumen-dokumen yang tertentu, tol Pilecon lebih rendah daripada tol United Engineers, United Engineers menawarkan membina jalan lebih panjang daripada Pilecon, ramalan lalulintas yang telah dibuat berbeza, jurutera perunding Inggeris akan buat ramalan lalulintas yang baru.

Tuan Yang di-Pertua, keputusan tender yang dibuat hari ini akan mengadakan implikasi luas dan lama, bukan sahaja bagi generasi ini, tetapi juga bagi generasi yang akan datang. Yang Berhormat Menteri Kerjaraya memberitahu Dewan ini bahawa

kontrak dengan United Engineers belum ditandatangani. Beliau juga memberitahu Dewan ini bahawa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah mengarahkan beliau jangan tandatangi kontrak ini sehingga butir-butir diteliti dengan mendalam.

Oleh yang demikian, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin membuat satu cadangan kepada Yang Berhormat Menteri Kerjaraya iaitu panggil semula tender Lebuhraya Utara-Selatan ini. Panggilan tender semula adalah satu amalan biasa yang berlaku dalam Kerajaan. Kali ini memberi spesifikasi-spesifikasi yang lebih jelas dan konkrit, memberi peluang kepada semua penender, baik pun United Engineers mahupun Hashbuddin dan Pilecon untuk menunjukkan kemampuan dan kepakaran mereka sekali lagi.

Tuan Yang di-Pertua, saya sedar bahawa sekiranya tender Lebuhraya Utara-Selatan dipanggil semula, ini akan melambatkan lagi pembinaannya. Mengikut satu pepatah kita: Biarlah lewat asalkan selamat.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat dari Kepong.

6.19 ptg.

Dr Tan Seng Giaw (Kepong): Tuan Yang di-Pertua, di antara pindaan-pindaan yang dibuat ke atas Akta ini adalah pemindahan mana-mana lebuhraya kepada Lembaga, hak-hak dan tuntutan-tuntutan Lembaga berjenis "contractoral" pindahkan kepada Kerajaan Persekutuan menghendaki Lembaga menyelia atau menyelenggara mana-mana lebuhraya yang bukan lagi di bawah kawalan dan pengurusan atas arahan dan

pembiayaan Kerajaan Persekutuan serta memasukkan segala tanah rizab bagi maksud Lembaga sebagai rizab Kerajaan Persekutuan. Pindaan-pindaan ini semata-mata adalah pemindahan nama sahaja kerana sama ada sesuatu lebuhraya berada di bawah jagaan Lembaga atau Kerajaan Persekutuan, keadaan-keadaan tetap tidak berubah, namun begitu perbezaan adalah pada aspek pembiayaan, penyeliaan atau penyelenggaraan lebuhraya-lebuhraya, melainkan penyeliaan mana-mana lebuhraya oleh Lembaga yang tidak dikawal olehnya, tetapi atas arahan dan pembiayaan Kerajaan serta tanggungan rugi Lembaga oleh Kerajaan di bawah seksyen 21A, kos penyeliaan dan penyelenggaraan yang lain adalah diperolehi dari Kumpulanwang Lembaga.

Tuan Yang di-Pertua, dengan adanya pembentangan Rang Undang-undang ini, menunjukkan bahawa "penyakit" Kerajaan yang menggilakan tolnya, bagaimanakah Kerajaan dapat mengatakan bahawa segala ini.....

Dato' S. Samy Vellu: Jikalau Kerajaan mengenakan tol, jadi tindakan gila. Yang Berhormat dari Kepong menggunakan dan mengikuti jalan itu dan juga menyokong Kerajaan, dia pun orang gilakah? Jikalau Yang Berhormat bukan "gila" janganlah ikut jalan itu. Hari itu saya lihat Yang Berhormat mengikuti jalan itu. Kalau begitu, jika menyokong tindakan gila itu, orang itu pun gila juga, bukan?

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, nampaknya telatah penyakit yang sangat menyakitkan rakyat Malaysia sekarang ini sehingga hendak mengadakan satu penswastan kepada UEM untuk Lebuhraya Utara/Selatan. Bagaimanapun pada pendapat rakyat Malaysia tindakan

dan langkah-langkah yang diambil oleh Kerajaan untuk mengadakan plaza-plaza tol termasuk dalam Bandaraya dan sebagainya adalah satu penyakit yang boleh disebutkan sebagai penyakit "gilaan tol".

Tuan Yang di-Pertua, tadi Yang Berhormat dari Pasir Mas nampaknya tidak begitu berminat untuk memahami apa sahaja yang dimaksudkan oleh Yang Berhormat dari Tanjong dan dia tidak menghirau, tidak mengira atau memikirkan dengan betul apakah amaunnya yang terlibat dalam skandal Lebuhraya Utara/Selatan, kerana dia di utara dan di utara dia tidak nampak utara. Dia kata Lebuhraya Selatan sahaja. Bagi dia selatan sahaja, utara tidak timbul. Itulah masalah Yang Berhormat dari Pasir Mas. Amaun yang terlibat \$62 billion dan dia pun tidak tahu, tidak mahu tahu, sengaja. Itulah sikap yang tidak betul dan tidak mementingkan kepentingan rakyat.

Tuan Yang di-Pertua, setiap tahun Kerajaan memungut dari rakyat berjuta-juta ringgit cukai jalan. Misalnya pada tahun 1984, \$592.583 juta cukai jalan dikutip; \$614.484 juta dalam tahun 1985 dan kira-kira \$615.3 juta dianggar dikutip pada tahun 1986 dan bagi tahun ini \$622.867 juta. Menjelang bulan Jun, 1986 pihak Lembaga Lebuhraya Malaysia telah mengutip sebanyak \$151.5 juta dan \$3.5 juta sebagai denda. Jelas sekali setiap tahun Kerajaan menerima berjuta-juta ringgit dari hasil cukai jalan dan kutipan tol, tetapi masih dianggap tidak mencukupi. Kami memang sedar kos menyediakan jalan raya-jalan raya bertambah dari tahun ke setahun. Namun begitu, perkhidmatan yang dinikmati oleh rakyat di setengah-setengah lebuhraya adalah jauh dari memuaskan. Contohnya Lebuhraya Alor Setar/Gurun yang memakan belanja \$209 juta tetapi berjongkang-jongkit keadaannya. Pandangan pihak

Lembaga Lebuhraya terhadap keadaan Lebuhraya Alor Setar/Gurun amat mengecewakan.

Menurut Pengarah Agungnya, Dato' Mustapha bin Ahmad, jalan raya-jalanraya yang dibina sebagai perkhidmatan kepada rakyat tidaklah perlu dibuat dengan 100% sempurnanya. Tetapi rakyatlah yang membayar melalui berbagai bentuk cukai, bayaran tol termasuk juga tanggungan hutang negara. Oleh itu mereka berhak untuk mendapat perkhidmatan yang terbaik sekali. Keadaan jalanraya-jalanraya yang bermutu rendah akan memakan lebih banyak kos untuk menyelenggarakan serta membaiki dan akan memerlukan dibina semula atau dibaiki dengan lebih kerap lagi. Tambahan lagi keadaan jalanraya yang kerap kali memerlukan pembaikan atau pembinaan semula menyusahkan perjalanan lalulintas. Misalnya Lebuhraya Utara/Selatan dari Slim River ke Parit Buntar, memerlukan kos tambahan sebanyak \$14 juta untuk kerja pembaikan semula 150 kilometer jalan. Kali terakhir jalan tersebut diperbaiki adalah 4 tahun dahulu. Sepatutnya jalanraya-jalanraya di sekitar Malaysia perlu diperbaiki selepas setiap 7 tahun. Sebelum sempat mencapai masa, jalan ini dilaporkan perlu diperbaiki untuk masa selama satu setengah tahun. Menurut pihak Jabatan Kerjaraya, sebab pembaikan sebelum mencukupi masa ialah kerana laluan trafik yang berat merosakkan sebahagian besar daripada jalan itu. Menurut Laporan Audit Negara tahun 1983, Lebuhraya Kuala Lumpur/Karak diperbaharui selepas hanya 3 tahun digunakan.

Tuan Yang di-Pertua, dalam Laporan Audit Negara tahun 1983 juga didakwa bahawa Unit Penyelenggaraan Jalan telah menjalankan beam pavement service, dengan izin, ke atas jalan tertentu sahaja sementara Jurutera Daerah menjalankan pemeriksaan mereka

sendiri. Di samping itu, dilaporkan daya ketahanan jalan-jalan, keadaan longkang dan bahu jalan yang semestinya dijalankan sebelum kerja membaharui permukaan jalan dibuat tidak dilakukan. Di Negeri Johor pula, terdapat kes-kes di mana 10% dari jumlah Jalan Persekutuan telah menerima kelulusan untuk diperbaharui di sepanjang tahun 1973 dan 1983 tidak diikuti. Bitumen beam pavement survey, dengan izin, yang juga mesti dilakukan sebelum permukaan jalan diperbaiki tidak dilakukan dalam semua kes. Peraturan-peraturan memperbaharui permukaan jalan tidak dipatuhi, bitumen beam pavement service tidak dilakukan, begitu juga dengan prosedur-prosedur penyelenggaraan.

Langkah-langkah dan panduan-panduan ini sepatutnya dapat melanjutkan hayat jalan-jalanraya dan seterusnya mengurangkan kos perbelanjaan untuk penyelenggaraan. Bolehkah ini dikatakan mengambil kira kepentingan orang awam? Sebaliknya Kerajaan telah melakukan, dengan izin, "highway robbery" dengan memaksa semua orang menggunakan lebuhraya-lebuhraya, misalnya di persimpangan bertingkat Kepong apabila jalan-jalan alternative tidak disediakan.

Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan mesti membuktikan kejujuran dan keiklasan untuk bertindak bagi kepentingan rakyat dengan mengumumkan butir-butir utama tender-tender yang ditawarkan dan seterusnya diluluskan olehnya. Saya bersama dengan Yang Berhormat dari Tanjong pun menghargai Yang Berhormat Menteri yang sempat dan rela untuk membela diri di dalam Dewan yang mulia ini. Itu satu perbuatan yang baik dan saya berharap semua Menteri dapat mengikutnya. Walau bagaimanapun, penjelasan itu tidak cukup, tidak begitu rational. Kita juga perlu mengetahui bahawa jenis jalan dan

cara pembinaan adalah yang paling sesuai dan sepadan dengan keupayaan kewangan dan teknik negara kita. Apakah gunanya mengadakan jalan-jalan yang setanding dengan negara-negara maju jika didapati kurang sesuai atau terlalu mahal bagi rakyat? Sepertimana yang berlaku dengan Lebuhraya Kuala Lumpur—Seremban, kajian-kajian geology adalah salah sehingga sebahagian jalan tersebut rosak, runtuh.

Dato' S. Samy Vellu: Minta penjelasan, Tuan Yang di-Pertua. Bukan bererti kajian permulaan itu salah. Dengan izin, this is called in engineering, the soil condition of one area is not in line with another. There will be a lateral movement from time to time. Apabila berlakunya lateral movement, barulah kita menghadapi masalah seperti itu. Itu bukan berertinya kajian salah dari jurutera.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, nampaknya kalau ada banyak lateral movement, matilah kita semua. Saya berharaplah dengan kelulusan Rang Undang-undang ini dengan kegiatan penswastan dan juga "highway robbery" ini, kita dapatlah kajian-kajian yang lebih teratur, kajian-kajian geology yang dapat meramalkan apa sahaja lateral movement.

Tuan Yang di-Pertua, kami memang sedar bahawa pihak Lembaga perolehi pendapatannya dari pungutan tol dan pinjaman-pinjaman dari Kerajaan Persekutuan dan luar negeri. Misalnya menjelang akhir Tahun Kewangan 1985, Lembaga telah meminjam sebanyak \$681.56 juta dari Kumpulan Pembangunan dan \$88.18 juta dari akaun hasil. Sementara itu Kerajaan menjadi penjamin bagi kira-kira \$50 juta pinjaman Lembaga dalam negara dan \$1,121.9 juta dari sumber-sumber luar negeri. Jumlah besar pinjaman yang dijamin oleh Kerajaan dalam tahun 1984 merupakan \$688.23 juta.

Sehingga sekarang hutang luar negeri meningkat lebih daripada \$51 billion.

Dari segi pembiayaan kos pembinaan lebuhraya, Lembaga telah membayar sebanyak \$500 juta kepada 61 orang kontraktor dan perunding termasuk 10 buah firma asing yang terlibat dalam projek-projek di sepanjang Lebuhraya Utara-Selatan. Bagi 2 tahun yang lepas, kira-kira \$2 billion dibayar oleh Lembaga bagi projek-projek ini yang juga mengambil kira pembinaan Jambatan Pulau Pinang yang bernilai \$860 juta itu. Jelas sekali perbelanjaan dan pinjaman yang dibuat oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia bukanlah kecil jumlahnya. Akan tetapi sehingga hari ini Kerajaan masih belum membuat apa-apa keputusan untuk menyalur segala kutipan cukai jalan kepada kumpulan wang Lembaga.

Dalam satu seminar kejuruteraan, Ketua Pengarah Lembaga pernah katakan bahawa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah mengarah Menteri Kewangan supaya mengkaji cadangan untuk menyalur segala bayaran yang dibuat oleh pemilik kenderaan kepada pihak Lembaga. Seminar tersebut diadakan pada bulan November 1986. Kami tahu bahawa Kerajaan Persekutuan menerima sebanyak \$614.4 juta dalam tahun 1984 cukai jalan. Jumlah ini kian bertambah dari setahun ke setahun. Sekiranya pihak Kerajaan melaburkan bayaran lain yang terkandung dalam kategori pembayaran oleh pemilik-pemilik kenderaan sudah tentu diketahui jumlah sebenarnya yang mungkin diterima oleh Lembaga. Adalah dipercayai sekurang-kurangnya \$1 billion dapat dipungut. Misalnya bagi anggaran hasil 1984 cukai eksais yang dapat dikutip dari kereta bermotor adalah kira-kira \$503.7 juta. Manakala hasil bukan cukai dari lesen-lesen memandu kenderaan adalah \$72 juta. Apatah lagi sekiranya Lembaga menerima sebahagian daripada

bayaran yang perlu dibuat oleh pemilik kereta untuk tayar, bateri, tiub kereta atau lesen-lesen dari kenderaan awam dan bayaran pendaftaran biasa kenderaan jalan raya. Menurut Ketua Pengarah Lembaga, Datuk Mustapha Ahmad, orang ramai mungkin tidak perlu membayarkan tol yang sebegitu tinggi atau langsung tidak perlu membayar apa-apa tol sekiranya cadangan ini diluluskan. Akan tetapi, nampaknya perkara ini tidak mungkin terjadi kerana 8 bulan selepas pengumuman tersebut, Rang Undang-undang yang sedang dibahaskan langsung tidak memaparkan cadangan ini. Sebaliknya Kerajaan Persekutuan hanya berjanji menanggung sebarang kerugian bagi Lembaga terhadap apa-apa perbelanjaan kerugian atau gantirugi apabila Lembaga berhenti mempunyai kawalan dan pengurusan sesuatu lebuhraya. Saya ingin mengingatkan Kerajaan khasnya Menteri Kerjaraya bahawa sekian lama ini rakyat Malaysia membayar bagi hampir setiap perkhidmatan yang dibekalkan oleh Kerajaan Persekutuan. Walaupun pada masa dahulunya kami tidak membayar tol, tetapi ini tidak bermakna selama ini rakyat tidak membayar cukai jalan atau lain-lain cukai langsung dan tidak langsung yang bersabit dengan kegunaan kenderaan motor. Lagi pun pada masa dahulu kos penyelenggaraan jalan-jalan sudah tentu tidak setinggi yang terdapat pada hari ini. Sekiranya Kerajaan telah membelanjakan hasilnya dengan arif, dengan lebih wajar sudah tentu kami tidak berada dalam keadaan kesulitan wang teruk ini. Contohnya "gajah putih" yang masyhur sekali bagi Jabatan Kerjaraya adalah Jambatan Pulau Pinang. Betapa bergunanya jambatan ini dapat dinampak dengan jelas sekali dari maki hamun Menteri Kerjaraya mencela rakyat tidak menggunakan kemudahan yang disediakan apabila kutipan tol dalam satu tahun fisikal hanya sebanyak \$17.6 juta. Amat jauh

sekali dari jangkaan Kerajaan yang ingin menerima hasil \$40 hingga \$45 juta. Itulah satu masalah pada Jambatan Pulau Pinang. Yang Berhormat Menteri Kerjaraya maki hamun rakyat, hendak marah, hendak salahkan rakyat yang tidak gunakan jambatan. Itulah sikap yang tidak begitu wajar. Dia hendak adakah "highway robbery", tetapi rakyat tidak mahu. Itu pun tidak boleh.

Tuan Yang di-Pertua, contoh yang lain adalah pembinaan sebuah jejantas pengguna-pengguna jalan di bahagian Lebuhraya Jitra-Bukit Kayu Hitam, di mana taburan penduduknya adalah rendah. Jejantas tersebut memakan belanja \$400,000. Jejantas ini merupakan satu lagi gajah putih walaupun yang kecil sedikit. Jejantas di Lebuhraya Jitra dan Bukit Kayu Hitam tidak ada orang guna.

Dato' S. Samy Vellu: Saya bercinta-cinta kepada Ahli Yang Berhormat. Sebab itu saya suka juga mahu jawab sedikit. Pada masa dahulu, sejumlah 8,500 kenderaan telah menggunakan jalan lama. Daripada 8,500 itu sekarang sudah 5,000 lebih sudah masuk jalan baru. Ini berertinya mereka lebih cintai pada jalan baru itu daripada Yang Berhormat.

Dr Tan Seng Giaw: Nampaknya cinta bercinta ini disebut dalam Dewan yang mulia ini. Kalau Yang Berhormat Menteri Kerjaraya cintakan rakyat Malaysia patutlah memberhentikan penswastan sekarang dan menyiasat, mengkaji semula projek Lebuhraya Utara-Selatan. Itulah yang disebutkan cinta bercintai.

Tuan Yang di-Pertua, tambahan lagi sekiranya pembinaan lebuhraya-lebuhraya adalah dibuat dengan sebaik-baiknya maka kita mungkin tidak memerlukan wang berjuta-juta ringgit bagi setiap tiga hingga empat tahun untuk memperbaiki permukaan jalan sedangkan pembaikan

permukaan sepatutnya dilaksanakan selepas setiap tujuh tahun. Misalnya Lebuhraya Timur-Barat yang pertama sekali dibuka pada Julai 1982 dan berharga \$396 juta mula memerlukan kerja pembaikan sejak bulan Januari 1983 apabila didapati 44 kelemahan di bahagian Jeli. Saya pun tidak tahulah kalau ini bermakna satu lateral movement atau pun vertical movement—44 kelemahan. Ini menunjukkan kajian geology yang salah juga. Saya pun tidak tahulah dan Yang Berhormat Menteri Kerjaraya sendiri tahu sama ada ini ialah lateral ataupun vertical movement ataupun subordinate.

Tuan Yang di-Pertua, kira-kira \$150 juta telah dibelanjakan untuk membaiki kejatuhan bahagian-bahagian lebuhraya ini akibat dari hakisan tanah. Kerja membaiki lebuhraya ini masih sedang dijalankan menjelang bulan Januari 1987 dan dilaporkan hanya akan siap diperbaiki pada akhir tahun ini.

Ini satu contoh lagi yang menunjukkan mutu pembinaan jalan di negara ini masih belum memuaskan dan terpaksa dipertingkatkan. Saya tidak menafikan bahawa ada kadangkala kelemahan boleh berlaku tetapi bukan setiap lebuhraya berlakunya kelemahan seperti yang telah saya sebutkan tadi dan memakan belanja berjuta-juta ringgit untuk memperbaikinya.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan yang dibuat ke atas Akta ini juga jelas menunjukkan bahawa Kerajaan Persekutuan hanya hendak mencari alasan untuk melebihi kegiatan kutipan tol. Kerajaan sendiri sedar akan asal usul kumpulan wang Lembaga dengan membenarkan pemindahan mana-mana lebuhraya kepada pengelolaan Lembaga sudah tentu Lembaga Lebuhraya perlu mengutip lebih banyak tol kerana tidak menerima pembiayaan dari

Kerajaan Persekutuan. Kerajaan juga tidak perlu memberi apa-apa penjelasan kepada rakyat mengenai cara kegunaan cukai-cukai jalan dan mengapa cukai tersebut tidak disalurkan kepada Lembaga Lebuhraya.

Oleh itu saya menyeru sekali lagi supaya Kerajaan membuat satu kajian semula untuk memastikan cara-cara kegunaan cukai-cukai jalan negara ini benar-benar memberi manfaat kepada rakyat dan cadangan untuk menyalurkan cukai-cukai jalan kepada Lembaga Lebuhraya hendaklah dipertimbangkan dengan serius supaya wang-wang cukai jalan ini dapat digunakan dengan lebih efektif demi kepentingan rakyat jelata sekalian. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Menteri dijemput menjawab.

6.44 ptg.

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, saya suka mengucapkan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian dalam perbahasan Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia—(Perbadanan) (Pindaan) 1987 ini.

Saya suka juga menjawab sedikit sebanyak berkenaan dengan perkara-perkara yang dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat. Satu perkara yang mustahak yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Tanjong, Ketua Pembangkang, saya suka juga menjawab kepada beliau beberapa perkara yang beliau membangkitkan dalam Dewan yang mulia ini. Di seluruh perbahasan ini banyak perkara-perkara dan tuduhan-tuduhan yang telah dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Tanjong.

Ini bukan berertinya Ahli Yang Berhormat tidak boleh

membangkitkan apa-apa tuduhan. Saya sebagai Menteri Kerjaraya bertanggungjawab bagi pihak Kerajaan dan tugas saya ialah untuk menjawab dan menjelaskan kepada Ahli Yang Berhormat.

Perkara-perkara yang dibangkitkan pada hari ini dalam perbahasan ialah 10 atau 11 perkara selain daripada apa yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat di Dewan yang mulia ini pada hari semalam. Saya telah menyenaraikan perkara-perkara itu.

Yang pertama dan juga di dalam perbahasan Yang Berhormat telah mengambil satu perkara yang mustahak iaitu ialah berakhirnya dalam 30 tahun akan datang rakyat jelata di dalam tanahair ini akan membayar \$54 billion kepada United Engineers. Tetapi Yang Berhormat tidak menjelaskan adakah \$54 billion ini akan menjadi hasil kepada United Engineerskah atau untung kepada United Engineers. Saya suka juga menjawab sedikit sebab-sebabnya

Tuan Lim Kit Siang: (*Bangun*)

Dato S. Samy Vellu: Ya.

Tuan Lim Kit Siang: Dalam ucapan saya kata ini akan menjadi, dengan izin, gross total toll collection untuk masa 30 tahun, itulah termasuk unsur-unsur kos, unsur-unsur operating cost, tetapi di sini Yang Berhormat Menteri ada bangkitkan—baik, saya mahu tanya daripada \$54 billion gross total toll collection apa profit bersih akan diperolehi oleh United Engineers, akankah ini \$40 billion atau \$35 billion dalam tempoh 30 tahun ini?

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, mengikut dengan kira-kira kita buat dalam Kementerian Kerjaraya pun belum siap lagi. Ini masih ada lagi dalam perbincangan sebabnya perkara ini memakan belanja lebih daripada \$3.4 billion

daripada akhirnya mengikuti dengan cumulative account figures, dengan izin, kita suka mendapat tahu daripada United Engineers atau concessionaire berapakah keuntungan mereka akan mengambil daripada projek ini. Bukan sahaja mereka akan memberi kira-kira kepada kita, saya minta Kementerian dan juga Jabatan Kerjaraya bersama-sama dengan Lembaga Lebuhraya untuk menentukan berapakah keuntungan mereka boleh mengambil dalam 30 tahun, selepas itu saya akan bincang semula dengan United Engineers berapakah kita boleh turun daripada ini dan mengikuti dengan keturunan itu berapakah kita boleh mengurangkan tol kepada rakyat jelata dan akhirnya berapakah rakyat jelata akan membayar tol di dalam tanahair ini untuk 30 tahun akan datang. Perkara semua ini dalam perbincangan.

Tuan Lim Kit Siang: Bukankah kita tahu sekurang-kurangnya keuntungan yang akan diperolehi oleh United Engineers ialah lima tahun yang sudah akan ditambah, daripada 25 tahun concession sekarang lagi tambah lima tahun dan dalam lima tahun itu mereka akan dapat \$20 billion tol dan boleh percaya pada masa itu pembayaran pinjaman semuanya sudah habislah, lama-lama sudah habis, itu clean profit selain daripada operating cost. Operating cost tidak sampai mungkin 1% pada masa itu.

Dato' S. Samy Vellu: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, itu pun belum tetap lagi lima tahun lebih daripada apa yang dicadangkan oleh asal itu belum diterima lagi. Kita pada masa sekarang sedang membincang beberapa perkara baru. Perkara baru itu jikalau suka juga mengenakan tol 6 sen kepada rakyat jelata, apakah keadaan rakyat jelata ada dalam pertimbangan. Jikalau kita suka juga mengurangkan kadar tol dari 6 sen, apakah satu kadar tol yang munasabah? Jikalau satu kadar tol

yang munasabah yang dikenakan kepada rakyat jelata itu mahukah kita meneruskan pembinaan ini dalam tempoh 4 tahun atau differed construction period, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua. Jikalau differed construction period mulai daripada tahun 1987 hingga 1997 manakah tempat-tempat yang mustahak, manakah traffic flow yang banyak, mana yang kita boleh membina jalan ini dan mengutip tol dan juga boleh membayar balik kepada mereka dan akhir sekali bolehkah kita menurunkan kadar tol ini beberapa banyak yang kita boleh. Kita belum tetap. Ini semua masuk dalam perbincangan. Sebab itulah saya jelaskan kepada Ahli Yang Berhormat semalam perkara-perkara ini bukanlah perkara yang boleh selesai dalam satu atau dua hari. Perbincangan telah berjalan 4 bulan, 5 bulan, 6 bulan; ada juga kadangkala satu tahun baru sahajalah kita boleh pada akhirnya satu kiraan yang betul.

Satu contoh, saya suka memberitahu kepada Yang Berhormat. Ini bukanlah cumulative figure assessment or projection, Tuan Yang di-Pertua, dengan izin, daripada saya. Jikalau seseorang atau sebuah syarikat meminjam \$3.5 billion pada hari ini apakah accumulative figure atau cumulative projection dengan kadar iaitu kadar 10% dibayar kepada bank dalam 30 tahun, ini akan naik menjadi lebihkurang pada akhirnya \$52 billion. Jikalau Syarikat United Engineers meminjam \$2.5 billion untuk memulakan kerja dan Kerajaan bukanlah suka membayar kepada mereka \$1.6 billion dalam tempoh 2 tahun, 3 tahun, 5 tahun, tiap-tiap tahun kalau kita bayar kepada mereka \$150 juta pun kita suka mendapat tahu, kita akan mengawasi kerja adakah mereka itu menjalankan kerja mengikut jadual atau tidak. Dengan itu jika \$2.5 billion jika mereka gunakan dalam pembinaan ini dalam tempoh 4 tahun akhirnya—bukan ini

kira-kira daripada saya—tetapi berdasarkan perkiraan bank-bank iaitu cumulative net present value iaitu \$2.5 billion dalam tempoh 30 tahun itu akan menjadi \$31.5 billion dalam tempoh 30 tahun yang akan datang. Inilah kira-kiranya, bukan daripada saya tetapi daripada bank atau institusi-institusi kewangan.

Apabila Yang Berhormat datang ke Kementerian, saya boleh juga dapatkan semua agensi-agensi kewangan yang memberi pinjaman dan juga bank yang memberi pinjaman itu memberi satu penjelasan kepada Ahli Yang Berhormat macam manakah ini akan menjadi beberapa billion ringgit dalam tempoh 50 tahun, itu yang pertama.

Yang kedua, jikalau kita ikuti dengan \$54 juta pun tidak ditetapkan lagi. Surat ini saya harap Yang Berhormat ada—Inilah awak ada, saya pun tahu.

Tuan Lim Kit Siang: Boleh beri

Dato' S. Samy Vellu: Bolehlah, bila-bila, selepas ini saya boleh beri. Dulu pun sudah ada. Sekarang dengan rasmi saya boleh beri satu. Ini cumulative toll collection projection. Dalam cumulative ini saya tahu Yang Berhormat ada nampak \$54 juta sebab itulah Yang Berhormat pun kata \$54 juta UEM

Tuan Lim Kit Siang: \$54 billion.

Dato' S. Samy Vellu: \$54 billion, minta maaf. Yang Berhormat juga kata dengan betulnya \$45 billion daripada RPT dan LLM \$30 billion. Angka-angka disebutkan oleh Ahli Yang Berhormat tadi ialah bersama-sama dengan angka-angka saya. Jadi, saya Menteri Kerjaraya yang rasmi, Yang Berhormat jadi Menteri Kerjaraya tidak rasmi. Kita dua-dua pun mempunyai angka-angka yang sama juga. Walau bagaimanapun, perkara ini saya boleh memberi

penjelasan yang lebih terperinci kepada Ahli Yang Berhormat dengan pegawai-pegawai yang ada juga pengalaman dalam kewangan juga bagaimanakah mereka mengikut dengan kadar-kadar yang ada sekarang boleh juga memberi penjelasan-penjelasan kepada Yang Berhormat.

Yang kedua iaitu Yang Berhormat bertanya kepada saya mengapakah kita akan menyekat generasi 30 tahun akan datang untuk membayar \$54 billion ini. Saya suka menjelaskan kepada Ahli Yang Berhormat, generasi akan datang ialah mereka mesti bayar jikalau kita ikat kepada mereka. Tetapi tujuan kita bukanlah untuk menyekat mereka tetapi tujuan kita ialah untuk memberi kepada mereka satu kemudahan yang lebih sesuai yang mana 30 tahun yang akan datang apabila mereka lahir sahaja di dalam tanahair kita ini, mereka tahu—saya ada jalan seperti Jerman Barat, saya ada jalan seperti United States saya ada ini, saya ada itu, semua kemudahan, generasi lama sudah beri kepada saya beberapa kemudahan. Jikalau kita tidak merancang dan tidak mengikut dengan kadar-kadar trafik yang kian bertambah, masa yang akan datang bolehkah saya menjawab kepada generasi yang akan datang, seorang Menteri dalam tahun 1979 telah jadi Menteri bila dia kekal kita tidak tahu lagi, dan tidak mengikut keadaan trafik, tidak merancang untuk generasi masa depan. Ini ada juga tuduhan yang mungkin terdapat dalam tempoh 30 tahun akan datang.

Traffic projection, Yang Berhormat dari Tanjong yang kita buat dalam 10 tahun ini telah menunjukkan jalan-jalan persekutuan yang sedia ada sekarang sudah overflow. Overflow bererti mereka ada juga capacity untuk mengambil lebih kurang 15,000 atau 20,000 kenderaan sahaja sehari, tetapi kenderaan ialah lebih daripada itu. Jadi, ada sebahagian jalan sudah

overflow dalam tahun 1975 pun ada juga. Tetapi kita belum merancang untuk melebarkan atau untuk mengadakan jalan baru atau lain-lain. Tujuan untuk mengadakan jalan baru ini bukanlah cadangan daripada Yang Berhormat Menteri sahaja. Menteri ialah seorang Chief Executive untuk menjalankan tugas-tugas. Tetapi pada hari ini ialah saya dengar daripada pihak LLM ada juga memberitahu kepada saya jalan yang sedia ada sekarang pun cukup sahaja. Saya soal kepada LLM jikalau jalan yang sedia ada sekarang sudah mencukupi mengapakah kita belanjakan \$3.5 billion pada masa dulu? Jalan lama sudah cukup. Inilah soalan-soalan yang saya timbulkan kepada pegawai-pegawai saya. Bukan saya dengar-dengar sahaja. Dengar-dengar sahaja punya Menteri tidak ada dalam Kementerian Kerjaraya sekarang. Sekarang tiap-tiap soalan mesti dapat jawapan. Kalau tidak dapat jawapan saya sendiri pun seperti Yang Berhormat jugalah, dalam Kementerian dia orang panggil saya "Leader of Opposition". Tetapi saya minta Yang Berhormat sabar sedikit sampai 16hb yang mana saya boleh juga memberi satu penjelasan yang lebih tetap dan juga perkara-perkara yang lain dibangkitkan oleh Yang Berhormat itu berkenaan dengan UEM.

Satu perkara saya suka menerangkan kepada Yang Berhormat dari Tanjong jikalau kita beri kontrak ini kepada UEMkah, kepada Pileconkah, kepada Hashbuddin iaitu seorang kontraktor yang lebih lawa, ketiga-tiga kontrak itu pada akhir tempoh 30 tahun pun kita bayar dekat lebih kurang \$50 billion berdasarkan kira-kira. Ini tidak kira Hashbuddin boleh juga mengurangkan perbelanjaan. Hashbuddin saya percaya boleh jadi lebih kurang \$5 billion kurang daripada kontraktor-kontraktor yang

lain. Baru tadi Yang Berhormat tuduh menuduh beberapa perkara berkenaan dengan UEM. Tetapi tujuan saya bukan menuduh atas Syarikat Hashbuddin, itu bukan tujuan saya, tetapi untuk memberi tahu sedikit penerangan.

Syarikat Hashbuddin ialah sebuah kontraktor yang telah dilantik untuk menjalankan kontrak di Jambatan Pulau Pinang. Mengenai Jambatan Pulau Pinang saya telah menetapkan 30% daripada kerja itu mesti diberi kepada kaum bumiputera. Dia mewakili kaum bumiputera.

Dia tidak ada modal, akhirnya dia jadi sub-kontraktor kepada Hyundai— Itu tidak apalah, saya kata ini perkara yang pertama, ini pengalaman yang pertama. Kedua, selepas itu beliau jadi sebahagian daripada rakan kontraktor untuk jalan, iaitu dari Senawang-Air Kroh, di mana kita minta dia jadi seorang kontraktor, mengambil 30% yang kita khaskan kepada kaum bumiputera. Tetapi Hashbuddin jual maruah kaum Melayu di dalam tanahairnya. Dia ambil komisen. Ikut sini, di Europe, dia pergi sana, dia pergi sini, hari ini di US, hari ini di sana. Apabila Menteri mahu jumpa dengan kontraktor, minta datang ke pejabat tidak boleh dapat. Tidak pergi ke tapak pembinaan pun, tidak pergi buat apa-apa. Inilah style seorang yang sedia ada di dalam tanahair ini.

Saya suka juga memberitahu kepada Ahli Yang Berhormat. Jadi kita compare dengan kontraktor-kontraktor di dalam tanahair ini, saya percaya, tidak ada satu kontraktor yang super clean. Tidak ada, dengan izin. Kontraktor-kontraktor ada juga kesalahan sini, kesalahan sana, langgar sini, langgar sana, tetapi akhir sekali adakah beliau menjalankan kontrak atau beliau ada kebolehan untuk menetapkan kontrak itu dalam tempoh masa yang kita beri. Iaitu yang

lebih mustahak. Jadi, kepada Pilecon, saya tidak ada apa-apa halangan, Pilecon bukanlah satu kontraktor yang mempunyai banyak pengalaman dalam pembinaan jalan raya, tetapi apa yang mustahak—3 orang concessionaire, dia jadi ketua kepada concession. Di bawah concessionaire itu ada juga beberapa banyak syarikat dengan pengalaman yang penuh untuk membina. Hashbuddin pun ada juga kontraktor yang ada pengalaman, United Engineers pun ada juga kontraktor yang berpengalaman. Jadi, itulah pertimbangan yang diberi oleh Kementerian.

Satu perkara lagi berkenaan dengan sebelum kita buat pra-kelayakan, United Engineers ada juga advantage untuk mendapat butir-butir. Ini tidak betul, Yang Berhormat. Sebenarnya kita telah menggunakan semua butir-butir yang diberikan oleh United Engineers kepada kita. Jadi UE belanja lebih kurang \$2.1 juta untuk membuat rekabentuk asas dan juga kajian-kajian lain. Manakah, berapakah traffic forecast, macam-macam dia buat, dia beri kepada kita dalam tahun 1985. Seperti apa yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat semalam, apabila kita memanggil tawaran ini patutlah United Engineers ada sedikit advantage, sebab dia pun sudah menjalankan beberapa kajian sebelum kita membuat pra-kelayakan. Tetapi ini bukan bererti Kementerian telah beri kepada beliau apa-apa hasil daripada kita. Kita yang mendapat hasil daripada United Engineers. Pada masa sekarang ia adalah sebuah Juruperundingan yang mempunyai semua detail-detail traffic forecast yang up-to-date, iaitu tidak selain daripada Randel Palmer and Tritton. Sebab kita beri dia satu kerja iaitu \$5.4 juta untuk mengadakan excel load survey di seluruh tanahair kita meliputi Semenanjung dan juga Sabah dan Sarawak. Mereka mempunyai

satu ukuran yang lebih sesuai daripada sesiapa, tidak ada di JKR pun sekarang. Jadi, inilah pengalaman yang saya suka jelaskan sedikit kepada Ahli Yang Berhormat.

Mengapa 5 tahun lebih—saya sudah jelaskan tadi. Yang Berhormat kata tadi adakah kedua-dua Menteri, seorang Perdana Menteri dan seorang Timbalan Perdana Menteri ada mengambil bahagian secara langsung atau tidak langsung dalam keputusan untuk memberi kerja kepada UEM. Keputusan untuk memberi kerja kepada UEM—tidak ada satu keputusan, tetapi keputusan untuk mengadakan penswastaan lebuhraya Utara/Selatan dan selepas itu kita dapat kajian-kajian daripada Economic Planning Unit. Akhir sekali Jemaah Menteri telah mengambil keputusan meminta Menteri Kerjaraya untuk menswastakan, untuk memanggil satu tawaran terbaik. Pada akhirnya, jikalau ada juga sesiapa mempunyai pra-kelayakan, mempunyai layanan untuk menjalankan kerja-kerja itu dengan financing order, baru kita akan ambil keputusan. Apabila kita ambil keputusan itu, bukan saya sendiri ambil keputusan, kontrak-kontrak di dalam tanahair ini mesti dijalankan dengan hubungan di antara Kementerian Kewangan dan juga Kementerian Kerjaraya. Kita belum sampai kepada peringkat itu lagi—Semua masih dalam perbincangan sekarang. Perkara-perkara yang telah dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat berkenaan dengan UMNO dan lain-lain, saya sudah jawab semalam. Minta Peguam Negara untuk menimbangkan, itu saya letakkan dalam tangan Peguam Negara. Jikalau ada undang-undang beliau boleh mengambil apa-apa tindakan, kalau mahu ambil tindakan ke atas Menteri Kerjaraya pun boleh. Lebih-lebih saya hilang kerja. Itu sahaja. Tidak ada apa-apa lagi.

Tetapi saya suka menjelaskan sedikit kepada Yang Berhormat, tiap-tiap perkara yang berlaku di dalam Kementerian mesti dirujuk kepada Peguam Negara tiap-tiap kali dan Peguam Negara akan memberi nasihat mana kerja yang boleh dijalankan atau tidak, mana perjanjian yang boleh diikuti atau tidak. Ini semua kita rujuk kepada Peguam Negara. Perkara-perkara penender-penender dan lain-lain Yang Berhormat sebut tadi berkenaan dengan adakah kita mahu membatalkan pemberian kontrak ini kepada UEM, itu satu perkara yang kita belum boleh tetapkan lagi. Selepas kita menjalankan satu kajian yang lebih mendalam, maka akhir sekali kita ambil keputusan, manakah satu keputusan yang baik untuk faedah rakyat, kita akan ambil tindakan dalam perkara itu.

Tuan Lim Kit Siang: Bolehkah Yang Berhormat Menteri mengesahkan sama ada benar bahawa kontrak itu tentu akan ditandatangani selewat-lewatnya dalam bulan ini?

Datuk S. Samy Vellu: Saya sahkan kepada Yang Berhormat bukan bulan ini. Belum ditetapkan satu tarikh lagi sebab saya sendiri juga dengan izin, I have to satisfy by myself whether I am doing the right thing before I do it. Jadi dengan perakuan itu saya harap yang Berhormat tahulah, tidak payah saya jelaskan lagi.

Perkara-perkara lain yang saya ambil perhatian dan juga ada perbincangan-perbincangan daripada Ahli Yang Berhormat dari Pengkalan Chepa dan Ahli Yang Berhormat dari Pasir Mas—berkenaan dengan teguran-teguran yang biasa, membesarkan jalan dan lain-lain kemudahan, saya akan mengambil perhatian dan berkenaan dengan

Dr Chen Man Hin: Penjelasan.

Tuan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat, penjelasan.

Dr Chen Man Hin: Adakah Yang Berhormat Menteri mengakui beliau ada kata beberapa kali satu faktor yang tindakan menandatangani agreement atau kontrak dengan UEM ialah berkenaan traffic flow forecast. Ini sudah siap dan apa sebab tidak kedengaran lagi?

Dato' S. Samy Vellu: Tuan Yang di-Pertua, traffic forecast telah disiapkan lebih kurang satu minggu yang lalu. Kita sedang mengkaji traffic flow, selepas itu kita akan mengadakan perbincangan sekali lagi. Dengan beberapa perbincangan barulah kita boleh tahu berapakah kita boleh menurunkan harga yang disebut oleh kontraktor itu. Sebab itu kita tidak boleh mengambil apa-apa keputusan sekarang.

Berkenaan dengan perkara-perkara yang dikatakan oleh Ahli Yang Berhormat dari Pasir Mas iaitu jalan daripada Kuala Krai ke Kota.....apa itu? Saya tidak tahulah, Yang Berhormat ada di sini, tidak? Walau bagaimanapun, sama ada Ahli Yang Berhormat ada di sini atau tidak, saya mesti ambil tindakan atas perkara yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat tadi.

Selain daripada itu ialah perkara yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Pengkalan Chepa adalah juga sama dengan perkara-perkara yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat dari Tanjong.

Satu-dua perkara yang dibangkitkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Kepong iaitu berkenaan dengan taraf jalan. Suka saya jelaskan sedikit kepada Ahli Yang Berhormat dari Kepong bahawa ini bukan bererti jurutera-jurutera Melayu tanahair Melayu tidak ada pengalaman, atau bukan bererti mereka setelah

membuat sekali gus rekabentuk-rekabentuk, rekabentuk itu mesti ditetapkan, ini tidak boleh jadi.

Baru-baru ini, 2 tahun yang lalu, ada juga satu kejadian yang terbesar telah berlaku di negeri Jepun yang mana sebatang jalan runtuh sepanjang 5 batu. Ini bukan bererti jurutera-jurutera di Jepun tidak ada pengalaman untuk membuat rekabentuk atau jalan. Jadi nasiblah, jikalau tanah di bawah jalan itu baik, tidak ada apa-apa masalah. Seperti jalan daripada Masjid Universiti ke Petaling Jaya utara, iaitu satu jalan yang kita buat lebih kurang 25 atau 30 tahun yang lalu, sampai sekarang tidak ada apa-apa masalah. Sebab-sebabnya, dengan izin, the underlying soil condition is so strong that there is no lateral movement. Berkenaan dengan jalan daripada Alor Setar ke Gurun yang kita bina atas paya, dengan izin, it was a padi field before, kita buat surcharge beberapa kali tetapi pada masa sekarang pun Kerajaan tidak rugi, sebab kontraktor yang mempunyai guarantee atas itu mesti memperbaiki keadaan.

Untuk memuaskan hati saya sendiri, minggu dahulu saya ikuti dengan jalan ini dan saya tahu keadaan jalan di tiap-tiap kilometer. Selepas itu saya faham, jikalau saya ikut dengan kereta besar, saya tidak tahu apakah masalah di atas jalan itu. Saya pinjam sebuah motosikal daripada Traffic Police—saya ada lesen tahu! (*Ketawa*). Dengan motosikal itu saya rode atas jalan itu, 20 kilometer lebih, untuk mengetahui di manakah ada masalah, apakah masalahnya dan di kilometer manakah ada masalah, semua saya telah cuba.

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, minta penjelasan. Sebagai penunggang motosikal, bolehkah dia nampak lateral movement dan sebagainya?

Dato' S. Samy Vellu: Apakah hasil daripada lateral movement. Jikalau ada juga, dengan izin, lateral movement, undersoil condition, it cracks. Crack bererti tidak ada lateral movement, crack means there is a movement. Bila kita nampak sahaja crack, kita berdiri dan tengok macam manakah keadaan crack itu, berapa panjangkah crack itu, apakah crack itu appear di tempat itu, baru kita dapat tahu. Mana satu yang lateral movement, mana satu yang tidak lateral movement, itu semua kita boleh tahu apabila kita mengikut.

Saya percaya saya ada sedikit pengalaman dalam bidang itu, sebab itu saya boleh tengok sendiri. Saya sendiri boleh menandatangani, fasal saya juga seorang yang mempunyai sedikit kebolehan dalam kejuruteraan dan juga saya seorang arkitek. Apabila saya jadi.....

Dr Tan Seng Giaw: Tuan Yang di-Pertua, adakah Yang Berhormat itu mengatakan bahawa dia mempunyai ijazah untuk menandatangani semua kajian ke atas lateral movement, subterranean movement dan sebagainya?

Dato S. Samy Vellu: Baru sahaja saya beritahu kepada Yang Berhormat, saya adalah seorang yang mempunyai ijazah daripada Royal Institution of British Architects, dengan mempunyai sebahagian pengalaman dalam civil engineering, structural engineering, air-conditioning engineering dan sebagainya, tetapi saya bukan pakar perunding. Saya tahu pada permulaannya saya boleh assess, selepas itu saya mesti dapat nasihat daripada perunding. Itulah yang saya kata tadi.

Tuan Yang di-Pertua, dengan perkataan-perkataan itu, saya sukalah sekali lagi mengucapkan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah membangkitkan beberapa

perkara. Satu perkara lagi kepada Yang Berhormat dari Kepong iaitu berkenaan dengan tol di Jalan Kuching sekarang. Saya telah meminta syarikat itu untuk menimbang semula macam manakah kita boleh menyelesaikan masalah yang dihadapi oleh penduduk-penduduk di kawasan berhampiran dengan toll gate itu. Saya percaya dalam tempoh dua atau tiga minggu, saya boleh beri sedikit penjelasan kepada Ahli Yang Berhormat. Apabila saya dapat jawapan daripada syarikat itu, saya akan tulis terus kepada Yang Berhormat. Dengan janji itu, sekian terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): 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 dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Rang Undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa.

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

(Timbalan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 6 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Rang Undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan. Dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan.

RANG UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN JALAN

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

7.19 mlm.

Timbalan Menteri Pengangkutan (Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail): Tuan Yang di-Pertua, saya

mohon mencadangkan iaitu Rang Undang-undang bernama "suatu Akta bagi membuat peruntukan mengenai pengawalseliaan kenderaan-kenderaan motor dan lalu lintas di jalan-jalan dan kenderaan-kenderaan di atasnya; bagi membuat peruntukan mengenai perlindungan pihak ketiga terhadap risiko-risiko yang berbangkit daripada penggunaan kenderaan-kenderaan motor; bagi membuat peruntukan mengenai penyelarasan dan pengawalan cara-cara dan kemudahan-kemudahan bagi pengangkutan; bagi membuat peruntukan mengenai penyelarasan dan pengawalan cara-cara dan kemudahan-kemudahan bagi pembinaan dan penyesuaian kenderaan-kenderaan motor; dan bagi membuat peruntukan mengenai maksud-maksud yang berkaitan" dibaca kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, Akta Pengangkutan Jalan 1987 merupakan satu Undang-undang baru yang menggantikan Undang-undang asal iaitu Ordinan Lalu-lintas Jalan 1958 dalam mengawal pembangunan Industri Pengangkutan Jalan di seluruh negara. Asas pertimbangan dalam penggubalan Undang-undang baru ini ialah untuk membuat peruntukan mengenai kawalseliaan kenderaan-kenderaan motor dan lalu lintas di jalan-jalan dan lain-lain perkara yang berkaitan dengan jalan-jalan dan kenderaan-kenderaan di atasnya bagi membuatkan peruntukan mengenai perlindungan pihak ketiga terhadap risiko-risiko yang berbangkit dari penggunaan kenderaan-kenderaan motor bagi membuat peruntukan mengenai penyelarasan dan pengawalan cara-cara dan kemudahan pengangkutan bagi membuat peruntukan mengenai penyelarasan dan pengawalan cara-cara dan kemudahan-kemudahan pembinaan dan penyesuaian

kenderaan-kenderaan motor dan bagi membuat peruntukan mengenai maksud-maksud yang berkaitan.

Skop Akta Pengangkutan Jalan 1987 adalah lebih luas jika dibandingkan dengan Ordinan 1958 yang tidak meliputi cara-cara dan kemudahan-kemudahan pembinaan dan penyesuaian kenderaan-kenderaan motor. Akta 1987 ini juga menghapuskan kelemahan-kelemahan, dengan izin, loopholes yang wujud dalam perundangan yang sedia ada dan membolehkan tindakan-tindakan penguatkuasaan yang berkesan diambil.

Tuan Yang di-Pertua, saya memang menyangka bahawa tentulah ada pihak-pihak yang akan mengatakan bahawa pihak Kementerian tidak merundingkan dengan pihak-pihak yang lain dan orang ramai. Sebenarnya, deraf Akta Pengangkutan Jalan yang dibentangkan di Dewan yang mulia ini telah terlebih dahulu diberi kepada 20 buah pertubuhan, persatuan dan organisasi swasta yang ada kaitan dengan pengangkutan jalan raya. Ini bertujuan untuk mendapatkan pandangan, ulasan-ulasan dan cadangan pihak luar ke atas cadangan mengadakan Akta Pengangkutan Jalan 1987 bagi menggantikan Ordinan Lalu-lintas Jalan 1958 yang telah berusia hampir 30 tahun.

Sehubungan dengan itu, Kementerian telah menerima maklum balas yang amat memuaskan daripada persatuan-persatuan dan organisasi swasta terhadap cadangan Akta ini. Satu majlis perbincangan yang telah dipengerusikan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri Pengangkutan telah diadakan untuk membincangkan ulasan dan usul-usul yang dikemukakan. Hasil dari perbincangan yang telah diadakan ini beberapa cadangan yang sesuai telah dimasukkan ke dalam cadangan akta.

Terdapat juga peruntukan yang sedia ada di dalam cadangan Akta dipinda selaras dengan ulasan yang telah diberikan oleh pihak persatuan dan organisasi swasta. Secara ringkasnya kandungan Akta Pengangkutan Jalan 1987 sebenarnya masih lagi berdasarkan struktur Ordinan Lalulintas Jalan 1958 kecuali Bahagian V Ordinan yang berkaitan dengan pengawalseliaan pengangkutan perdagangan tidak dimasukkan lagi ke dalam Akta 1987. Pindaan pemansuhan dan penambahan adalah dibuat untuk membolehkan dasar-dasar dan program baru Kerajaan dilaksanakan untuk mempertingkatkan taraf keselamatan di bidang pengangkutan serta memperbaiki perkhidmatan-perkhidmatan yang diberi kepada pengguna-pengguna jalan.

Seksyen 10(4) membolehkan pihak Kerajaan melaksanakan dasar mengenai had umur dan kegunaan bagi kenderaan-kenderaan motor melalui urusan pendaftaran sesebuah kenderaan. Jika sesebuah kenderaan melebihi umur yang akan ditetapkan oleh pihak Kerajaan, Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan mempunyai kuasa untuk menolak permohonan bagi pendaftaran kenderaan tersebut.

Seksyen 15(2) hingga (5) membolehkan Jabatan Pengangkutan Jalan mengutip tunggakan pembayaran lesen kenderaan motor ataupun cukai jalan. Ketika ini Jabatan Pengangkutan Jalan hanya mengutip bayaran lesen kenderaan motor bagi tempoh mulai daripada hari apabila pemunya-pemunya kenderaan datang ke jabatan tersebut untuk membarui lesen mereka. Di bawah Akta 1987 mana-mana pemunya yang tidak menggunakan kenderaan-kenderaan mereka di jalan raya, dengan izin, laid up, hendaklah

membuat pengisytiharan dalam borang yang ditetapkan kepada Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan bahawa kenderaan-kenderaan itu telah tidak digunakan lagi. Jika pemunya-pemunya tidak berbuat demikian dan mereka datang ke Pejabat Pengangkutan Jalan kemudian untuk membarui lesen kenderaan motor maka jabatan tersebut akan mengenakan pembayaran mulai dari tarikh lesen itu bertamat dan bukan pada hari pembaruan lesen dibuat. Disamping itu seseorang yang menggunakan suatu kenderaan motor setelah membuat pengisytiharan adalah melakukan kesalahan dan apabila disabitkan boleh dikenakan denda tidak melebihi \$5,000. Dasar mengutip tunggakan pembayaran lesen kenderaan motor ini ialah untuk mengelakkan kehilangan hasil Kerajaan.

Seksyen 17(1) (e) membolehkan pihak Kerajaan memastikan bahawa kenderaan-kenderaan motor sentiasa berada dalam keadaan mekanikal yang baik dan keadaan selamat di jalan. Kenderaan-kenderaan yang tidak berada dalam keadaan begitu tidak akan dilesenkan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan.

Seksyen 29(1) bertujuan menjamin bahawa pemandu-pemandu sentiasa cekap memandu. Apabila satu lesen memandu tamat tempoh sah lakunya pemandu diberi 5 tahun dalam Ordinan 1958 untuk membarui lesennya. Selepas 5 tahun lesen tidak boleh diperbarui dan pemandu berkenaan hendaklah menjalani ujian memandu di pejabat Jabatan Pengangkutan Jalan. Dalam Akta 1987 tempoh 5 tahun itu telah dipendekkan kepada tiga tahun.

Seksyen 36 membolehkan pihak Kerajaan mengambil salah satu tindakan yang lebih berkesan untuk mencegah penyalahgunaan dadah. Seseorang yang diiktirafkan penagih

dadah di bawah Akta Dadah Berbahaya 1952 tidak dibenarkan memegang lesen memandu.

Seksyen 66, perenggan (ii) hingga (pp) membolehkan pihak Kerajaan melaksanakan beberapa dasar baru untuk menjamin keselamatan jalanraya dan mengawalselia perkembangan-perkembangan baru di bidang pengangkutan jalan. Antaranya ialah kuasa-kuasa bagi menetapkan bilangan orang yang boleh di bawa atas mana-mana kenderaan motor, mengawalselia penggunaan apa-apa jenis bahan api digunakan bagi maksud menggerakkan kenderaan motor. Memperkenalkan penggunaan alat penganalisis nafas serta ujian darah dan kencing pemandu-pemandu kenderaan motor, mengawalselia penarikan pendaftaran kenderaan motor yang tidak sesuai dibaiki oleh kerana kemalangan dasyat, umur tua atau sebab-sebab lain, mengawalselia perubahan dan penyesuaian kepada kenderaan motor berdaftar, mengawal model kenderaan motor yang diperkenalkan dan mengawalselia kualiti pembuatan dan pemasangan kenderaan motor dan mekanisma pemanggilan kembali. Butir-butir mengenai prosedur-prosedur dan cara-cara bagi melaksanakan dasar-dasar ini akan termaktub di kaedah-kaedah baru di bawah Akta 1987 dan perundingan akan diadakan dengan pihak swasta jika perlu sebelum kaedah-kaedah tersebut diwartakan.

Seksyen 69 membolehkan Menteri Pengangkutan menetapkan had laju nasional yang hendak dipatuhi oleh pemandu-pemandu di seluruh negara ini. Had laju nasional ini yang akan disiarkan dalam warta dan ditetapkan dengan mengambil kira beberapa faktor termasuk keselamatan jalan raya, ekonomi pengangkutan, penjimatan bahan api, perkembangan teknologi pembuatan kenderaan motor dan taraf pembinaan jalan raya di negara ini.

Seksyen 74 memberi keutamaan kepada orang-orang cacat di negara ini, yang akan diperuntukkan dengan tempat khas bagi meletakkan kenderaan mereka.

Seksyen 104 mengkehendaki semua pengambil polisi insurans motor memberitahu kepada syarikat Insurans, secepat mungkin mengenai apa-apa kejadian yang boleh membangkitkan suatu tuntutan di bawah satu polisi. Ini akan mempermudah orang-orang awam khususnya mangsa-mangsa kemalangan jalanraya yang tidak bersalah, membuat tuntutan insuran pihak ketiga bagi kerosakkan kenderaan mereka.

Seksyen 125 membolehkan Menteri Pengangkutan melalui kaedah-kaedah memberi kuasa kepada mana-mana orang di atas syarat-syarat tertentu untuk menjalankan apa-apa fungsi Pengarah, misalnya pembaharuan lesen kenderaan motor bagi motosikal oleh Jabatan Pos. Dengan langkah ini perkhidmatan pembaharuan lesen akan dapat diperluaskan ke tempat-tempat atau ke kawasan-kawasan yang lebih jauh, misalnya di luar bandar kerana ianya akan memudahkan pengguna-pengguna motor kerana tidak perlulah pergi ke bandar-bandar besar untuk membuat pembaharuan.

Seksyen 126 pula membolehkan Menteri Pengangkutan memberi kuasa atau memberi suatu lesen di atas syarat-syarat yang difikirkannya patut kepada mana-mana syarikat, orang atau orang-orang untuk menjalankan apa-apa aktiviti Jabatan Pengangkutan Jalan. Misalnya cadangan untuk pemeriksaan kenderaan motor perdagangan diwastakan kepada sebuah, dua buah syarikat pemasang kereta.

Dari segi mengetatkan tindakan-tindakan penguatkuasaan serta menghapuskan kelemahan-kelemahan perundangan atau, dengan izin, loopholes yang wujud sekarang di

Ordinan 1958, sebahagian besar hukuman di Akta baru dinaikkan, lebih kurang 2 kali ganda daripada jumlah hukuman Ordinan yang sedia ada. Di samping itu agensi-agensi penguatkuasaan seperti Jabatan Pengangkutan Jalan, Jabatan Polis, Jabatan Kerja Raya, Lembaga Lebuhraya Malaysia, Dewan Bandaraya Kuala Lumpur dan Pihak Berkuasa Tempatan adalah diberi kuasa-kuasa tambahan untuk membolehkan mereka menjalankan tugas dengan lebih berkesan.

Di Seksyen 2, tafsiran "jalan" diperluaskan untuk membolehkan agensi-agensi penguatkuasaan mengambil tindakan ke atas orang-orang yang menggunakan mana-mana bahagian jalan terutamanya bahu-bahu jalan di Ordinan 1958 apabila agensi-agensi penguatkuasaan mengadakan sekatan jalan, pemandu-pemandu lori yang mengetahui operasi tersebut sentiasa meletakkan kenderaan mereka di bahu jalan dan Pegawai-pegawai Penguatkuasaan tidak dapat memberi saman kepada mereka, oleh kerana mereka tidak berada di jalan. Dengan memasukkan bahu jalan dan tafsiran "jalan" di Akta 1987, maka saman boleh dikeluarkan kepada mereka.

Seksyen 17(1) (d) memerlukan seseorang menyelesaikan apa-apa kes kesalahan lalulintas, dengan Jabatan Pengangkutan Jalan atau Polis sebelum Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan mengeluarkan atau membaharui lesen kenderaan kepada orang tersebut.

Seksyen 55 membolehkan pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan yang berpakaian seragam untuk memberhentikan kenderaan motor di jalan raya apabila diperlukan. Dalam Ordinan 1958, kuasa ini hanya diberi kepada Polis dan warden lalulintas Dewan Bandaraya, Kuala Lumpur. Kementerian Pengangkutan berpendapat kuasa ini patut diberi

juga kepada pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan yang berpakaian seragam oleh kerana apabila mereka membuat rondaan di jalan-jalan, mereka diperlukan memberhentikan kenderaan motor yang disyaki melakukan kesalahan lalulintas untuk mendapatkan maklumat daripada pemandu-pemandu mengenai butir-butir lesen memandu atau kenderaan yang terlibat dan menyemak dokumen-dokumen tersebut sama ada palsu atau sebaliknya.

Seksyen 63(1) memperuntukkan bahawa jika mana-mana orang yang mengawal mana-mana kenderaan motor memindahkan muatannya atau mana-mana bahagiannya bila-bila masa sebelum kenderaan motor itu ditimbang, dia adalah melakukan satu kesalahan di bawah Ordinan 1958 pemindahan muatan sedemikian tidak menjadi kesalahan, dan ini menyulitkan usaha-usaha Pihak Berkuasa untuk mengambil tindakan penguatkuasaan ke atas pemandu-pemandu yang membawa muatan melebihi had berat dalam muatan yang dibenarkan.

Seksyen 64(3) membolehkan pihak Polis, pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan dan pegawai-pegawai Dewan Bandaraya Kuala Lumpur yang diberi kuasa, untuk merampas sesuatu kenderaan motor yang didapati melanggar Akta ini pada bila-bila masa didapati bahawa kenderaan itu atau pemandunya tidak dapat dikenalpasti dengan secukupnya atau mengelakkan berlakunya lagi kesalahan itu dan kenderaan itu boleh ditahan sehingga apa-apa fee sebagaimana yang ditetapkan di bawah akta ini bagi pengalihan dan penahanannya dibayar.

Seksyen 78 memberi kuasa kepada pegawai-pegawai penguatkuasaan Jabatan Pengangkutan Jalan dan pihak Polis meletakkan tanda sekatan jalan di jalan raya bagi maksud kerja penguatkuasaan.

Di Ordinan 1958, kuasa ini hanya diberi kepada pihak Polis. Jabatan Pengangkutan Jalan memerlukan kuasa ini untuk membolehkan mereka menjalankan penguatkuasaan yang aktif, sama ada berdasarkan rancangan yang telah diatur dirancangkan atau laporan dari orang ramai. Ini kadangkala menghendaki tindakan segera dan cara yang tersendiri Jabatan tersebut bagi mencapai kekesan.

Seksyen-seksyen 81 dan 82 membolehkan tindakan diambil terhadap seseorang yang menganjurkan atau mengambil bahagian, dalam pertandingan memandu secara haram serta perlucutan hak kenderaan-kenderaan yang digunakan dalam pertandingan tersebut. Kuasa-kuasa ini sangat diperlukan oleh kerana pertandingan secara haram tersebut berselerak di bandar-bandar besar di negara ini dan membahayakan pengguna-pengguna jalan raya yang lain, serta melibatkan perjudian oleh penganjur, peserta-peserta dan orang-orang yang menyaksikan pertandingan tersebut.

Seksyen 85(1) (c) membolehkan Menteri Kerja Raya berkaitan dengan jalan Persekutuan dan Pihak Berkuasa yang sesuai berkaitan dengan jalan selain daripada jalan Persekutuan mengawalselia apa-apa jenis kerja di dalam, pada, di atas ataupun di bawah apa-apa jalan. Dengan kuasa ini adalah diharapkan kerja-kerja korek-mengorek jalan dapat diselaraskan.

Seksyen 88(2) membolehkan Menteri Kerja Raya membuat kaedah-kaedah bagi menjaga kebersihan jalan-jalan Persekutuan.

Seksyen 114 membolehkan Pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan mendapatkan maklumat berkaitan dengan kes yang disiasat supaya tindakan-tindakan dapat diambil terhadap teksi-teksi haram, pemajakan lesen perdagangan bas ekspres haram, bas kilang yang

mengambil penumpang orang awam dan kegiatan meminda lesen kenderaan motor, lesen memandu, sijil pendaftaran dan lain-lain dokumen yang dikeluarkan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan.

Tuan Chian Heng Kai: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat!

Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail: Saya.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Ya, Yang Berhormat dari Bukit Mertajam, ada apa?

Tuan Chian Heng Kai: Tidak cukup kuoram.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Setiausaha sila bilang.

(Loceng dibunyikan: Ahli-ahli dikira, 26 Ahli hadir)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat Timbalan Menteri teruskan, kuoram sudah cukup.

Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

Seksyen 120 membolehkan Pegawai-pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan mengkompaun apa-apa kesalahan yang ditetapkan oleh Menteri Pengangkutan di dalam Akta atau mana-mana Kaedah yang dibuat di bawahnya. Di Ordinan 1958, Pegawai-pegawai Jabatan tersebut hanya boleh mengkompaun kesalahan-kesalahan berkaitan kenderaan-kenderaan perdagangan. Sebenarnya dalam Jadual Kaedah, Menteri akan menambahkan senarai kesalahan-kesalahan yang boleh dikompaun. Dengan itu, bererti bahawa banyaklah kes-kes yang tidak

perlu dibawa ke mahkamah, kecuali yang punya diri berkehendakkan dibawa ke mahkamah dan ini akan dapat mempercepatkan penyelesaian kes-kes dan mengurangkan "backlog" di mahkamah dan untuk amaun kompaun yang maksima akan dinaikkan dari \$100 di Ordinan 1958 kepada \$300 dalam Akta ini.

Seksyen-seksyen 2, 66 (11) dan 117 membolehkan agensi-agensi penguatkuasaan mengambil tindakan-tindakan yang lebih giat terhadap lori-lori yang membawa muatan berlebihan. Semua kenderaan yang terlibat akan ditimbang dengan mesin penimbang, termasuk lori kayu balak dan pas memindah hasil keluaran hutan yang diiktirafkan bagi menentukan berat balak di Ordinan 1958 tidak akan dipakai lagi.

Tuan Yang di-Pertua, peruntukan seksyen-seksyen yang diuraikan tadi merupakan seksyen-seksyen utama yang berbeza daripada peruntukan di bawah Ordinan 1958 yang digubal dengan mengambil kira kepentingan orang ramai. Oleh kerana peruntukan-peruntukan mengenai pengawalseliaan kenderaan-kenderaan perdagangan tidak dimasukkan di Akta Pengangkutan Jalan 1987 dan sebaliknya adalah termaktub di Akta Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan 1987, maka kedua-dua Akta tersebut akan menggantikan semua peruntukan yang sedia ada di Ordinan Lalulintas Jalan 1958.

Saya ingin memaklumkan di Dewan ini bahawa Akta Pengangkutan Jalan 1987 akan melibatkan Kerajaan dalam perbelanjaan tambahan di mana amaunnya tidak dapat ditentukan sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Menteri Buruh (Dato' Wan Abu Bakar bin Wan Mohamed): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah bahawa suatu Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan, 1987 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Beberapa Orang Ahli: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Sebelum saya membenarkan Ahli-ahli membahas Rang Undang-undang ini, sukalah saya meminta Ahli-ahli Yang Berhormat memendekkan ucapan-ucapan oleh kerana Majlis Mesyuarat ini akan ditamatkan sebelum pukul 12.00 malam ini.

Yang Berhormat dari Bukit Bintang.

7.44 mlm.

Tuan Lee Lam Thye (Bukit Bintang): Tuan Yang di-Pertua, pengemukaan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987 sebagai menggantikan Ordinan Lalulintas Jalan 1958 yang sudah ketinggalan masa memang sudah lama dinantikan. Sejak tahun 1980 lagi saya telah menyuarakan di dalam Dewan yang mulia ini tentang betapa pentingnya Ordinan Lalulintas Jalan 1958 yang sudah ketinggalan masa itu digantikan dengan satu undang-undang baru, satu undang-undang yang lebih komprehensif.

Saya suka mengucapkan tahniah kepada Kementerian yang berkenaan yang telah mengambil langkah untuk mengubahsuaikan dan juga mengemukakan Rang Undang-undang yang baru ini. Walaupun saya mengalu-alukan usaha-usaha yang diambil oleh Kerajaan untuk

memperkenalkan satu Rang Undang-undang yang baru dan komprehensif di dalam Dewan pada petang ini, akan tetapi saya merasa dukacita kerana Ahli-ahli Parlimen kekurangan masa untuk mengkaji secara mendalam Rang Undang-undang ini yang begitu tebal, yang begitu komprehensif, yang mempunyai 129 Fasal.

Sungguhpun tadi Yang Berhormat Timbalan Menteri ada menyatakan bahawa deraf Rang Undang-undang ini telah diedarkan kepada lebih kurang 20 badan yang ada berkaitan dengan pengangkutan jalan, akan tetapi saya merasa dukacita bahawa Rang Undang-undang ini tidak diedarkan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat dengan lebih awalnya. Rang Undang-undang ini sepatutnya diperkenalkan untuk bacaan kali pertama pada sidang Parlimen yang lalu dan dibahaskan dalam sidang sekarang supaya Ahli-ahli Parlimen akan mempunyai masa yang cukup untuk mengkaji dan membuat cadangan kepada Parlimen bagi pertimbangan Kementerian yang berkenaan. Walaupun diberikan masa yang singkat untuk mengkaji Rang Undang-undang ini dalam masa persidangan 2 minggu ini yang mana terdapat banyak urusan Kerajaan dibincangkan, saya akan cuba memberikan pandangan-pandangan saya atas apa yang saya sifatkan sebagai aspek penting dalam Rang Undang-undang ini.

(Tuan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Mesyuarat*)

Tuan Yang di-Pertua, secara keseluruhan, cadangan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987 memberikan pertambahan hukuman seperti denda yang lebih berat dan tempoh hukuman penjara yang lebih panjang untuk semua kesalahan di bawah Ordinan Lalulintas Jalan yang lama seperti memandu dengan cuai dan tidak berhati-hati, menyebabkan kematian, menggunakan kenderaan

tanpa pendaftaran, kesalahan menggunakan kenderaan, kegagalan memasang nombor pendaftaran, memberi maklumat palsu, memandu dengan bahaya dan lain-lainnya.

Saya suka menegaskan di sini bahawa kenaikan hukuman untuk pelbagai kesalahan bukan merupakan satu penyelesaian kepada masalah-masalah yang mana Rang Undang-undang ini dimaksudkan untuk mengatasinya jika aspek penguatkuasaan menjadi kurang tegas dan tidak berkesan. Pihak Kerajaan mestilah mengambil langkah-langkah tertentu untuk memastikan bahawa semua penguatkuasa undang-undang akan menunaikan tugas mereka dengan adil dan tegas yang mana pesalah-pesalah tidak akan dapat melepaskan diri dengan apa cara sekalipun. Pelaksana undang-undang mestilah "bersih dan cekap" serta adil apabila melaksanakan tugas-tugas mereka.

Satu aspek penting yang saya ingin bincangkan tentang Rang Undang-undang ini ialah berkaitan dengan Bahagian IV yang menyentuh tentang pembawa-pembawa kenderaan motor hendaklah diinsuranskan terhadap risiko pihak ketiga.

Keperluan-keperluan semasa perlindungan minima dalam insurans motor, sebagaimana yang dimuatkan dalam cadangan Rang Undang-undang ini, ialah bahawa setiap kenderaan motor mestilah mempunyai satu polisi insurans yang melindungi pembawa-pembawanya dari tanggungan risiko pihak ketiga. Fasal 91 memberikan tafsiran risiko yang mesti dilindungi terhadap "apa-apa liabiliti yang ditanggung olehnya atau oleh mereka berkenaan dengan kematian atau kecederaan tubuh badan terhadap mana-mana orang yang disebabkan oleh atau yang timbul daripada penggunaan kenderaan motor itu atau perkakas tanah yang

ditarik olehnya di jalan". Undang-undang yang wujud sekarang tidak memperuntukkan perlindungan bagi kerosakan harta benda bagi pihak ketiga dan untuk penumpang dan pembonceng dalam kenderaan motor.

Walaupun perlindungan pihak ketiga nampaknya melindungi mangsa-mangsa pemandu yang cuai berkenaan kecederaan tubuh badan atau kematian atau kerosakan harta benda, maka ini bukanlah kes yang sering terjadi. Pihak penginsurans boleh menolak liabiliti terhadap kerosakan harta benda pihak ketiga yang disebabkan oleh pemandu atau orang yang diinsuranskan.

Oleh kerana tujuan diinsurans pihak ketiga ialah untuk melindungi mangsa-mangsa pemandu yang cuai, adalah anih gantirugi hanya terhad ke atas kematian atau kecederaan tubuh badan dan tidak ke atas kerosakan harta benda yang dialami dalam sesuatu kemalangan.

Saya suka mencadangkan supaya Fasal 91(1) (b) hendaklah lebih khusus atau lebih spesifik lagi bagi meliputi perlindungan kerosakan harta benda bagi pihak ketiga. Saya ingin mengambil peluang ini untuk membangkitkan masalah mangsa-mangsa kemalangan langgar dan lari (hit and run cases). Mangsa-mangsa kes kemalangan langgar dan lari ini tidak diberikan perlindungan yang secukupnya.

Walaupun kita mempunyai Biro Penanggung Insurans Motor bagi menampung kes-kes seumpama itu bagi memberi pampasan kepada mangsa-mangsa pihak ketiga dalam kemalangan jalan raya yang mana mangsa-mangsa tersebut tidak diberikan pampasan kerana ketiadaan perlindungan insurans atau insurans yang cekap, adalah didapati bahawa kerap Biro Penanggung Insurans Motor tidak memberikan award pampasan yang biasa diamalkan oleh mahkamah akan tetapi ini dibuat

menurut sesuka hati sahaja seolah-olah mangsa-mangsa itu meminta sedekah.

Biro Penanggung Insurans Motor ditubuhkan pada tahun 1967 berikutan satu perjanjian yang dicapai di antara Kementerian Pengangkutan dan Syarikat-syarikat Insurans hendaklah menganggapnya sebagai satu tanggungjawab sosial untuk membantu mangsa-mangsa kemalangan terutamanya kes-kes kemalangan langgar dan lari dan memastikan bahawa mereka menerima award pampasan yang bermakna dan bukan sekadar jumlah yang kecil sahaja. Terdapat beberapa kes yang dibawa ke pengetahuan saya yang mana award yang diberikan oleh Biro ini adalah terlalu kecil untuk dijadikan pampasan kepada mangsa-mangsa berkenaan.

Saya suka menggesa Yang Berhormat Timbalan Menteri yang berkenaan supaya mengkaji award-award yang dikeluarkan oleh Biro Penanggung Insurans Motor dengan satu pandangan ke arah mewujudkan keadilan sosial kepada mangsa-mangsa kemalangan dengan memberi mereka pampasan yang bermakna berasaskan kepada prinsip yang diamalkan oleh mahkamah.

Satu lagi perkara yang saya ingin bangkitkan dalam perbahasan mengenai Rang Undang-undang ini ialah masalah kelewatan pembayaran award pampasan untuk mangsa-mangsa kemalangan jalan raya oleh syarikat-syarikat insurans. Terdapat banyak aduan tentang syarikat-syarikat insurans yang melengah-lengahkan pembayaran award pampasan yang diputuskan oleh mahkamah untuk mangsa-mangsa berkenaan. Kadangkala kelewatan itu berlaku sampai enam bulan ke setahun. Setengah-setengah bayaran pula juga dibuat secara ansuran. Saya suka membangkitkan perkara ini untuk perhatian Yang Berhormat

Timbalan Menteri yang berkenaan. Ketua Pengarah Insurans mestilah menyiasat untuk mencari sebab-sebab sesuatu kelewatan itu dan sama ada syarikat-syarikat insurans yang terlibat menghadapi masalah kewangan atau tidak.

Saya juga suka mengambil peluang ini untuk menggesa Kerajaan untuk mengkaji tentang kelewatan pihak mahkamah untuk membicarakan sesuatu kemalangan jalan raya. Ini telah menimbulkan berbagai kesusahan kepada mangsa-mangsa kemalangan jalan raya terutamanya mereka yang berharap untuk mendapat pampasan dengan lebih awal. Saya harap Kerajaan boleh berbuat sesuatu untuk menyegerakan perbicaraan kes-kes kemalangan jalan raya seumpama ini sebagai menunjukkan simpati untuk mangsa-mangsa berkenaan. Barangkali penubuhan Mahkamah Tuntutan Kecil boleh memberi banyak pertolongan dalam perkara ini. Kalau tidak Kerajaan hendaklah mengkaji kemungkinan menubuhkan mahkamah khas yang menguruskan semua tuntutan insurans dalam negara ini.

Pada akhirnya, izinkan saya menyentuh satu perkara yang terkandung dalam Fasal 44 iaitu merupakan satu kesalahan sesiapa yang memandu di bawah pengaruh alkohol atau dadah. Seseorang yang memandu di bawah pengaruh minuman keras atau dadah hendaklah digantung dari memandu. Hanya sekadar mengenakan hukuman denda dalam bentuk wang tidak akan menjadikan mereka sedar kesan dari tindakan mereka itu.

Hukuman denda akan hanya menambahkan hasil Kerajaan manakala keluarga mangsa yang miskin akan terpaksa bergantung ke atas Akta Undang-undang Sivil yang dipinda untuk meliputi kerosakan. Pindaan-pindaan kepada Akta

Undang-undang Sivil yang telah diluluskan oleh Dewan ini telah mengurangkan tuntutan waris-waris simati. Kenapa harus pindaan kepada Ordinan Lalulintas Jalan 1958 membuatkan Kerajaan untung di segi kewangan dari kematian seseorang? Wang tersebut hendaklah diberikan kepada keluarga simati. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Minta jangan cakap panjang-panjang sebab sekarang ini sudah malam. Jemput Yang Berhormat dari Sungai Petani.

7.57 mlm.

Tuan Haji Abdul Manaf bin Haji Ahmad (Sungai Petani): Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan terima kasih kerana memberi izin kepada saya untuk membincangkan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987 ini.

Tuan Yang di-Pertua, kita bersyukur kepada Allah kerana negara kita makmur dan mewah. Jalan raya yang dahulunya sempit dan berliku-liku, sekarang ini sudah lebar dan lurus. Kita bersyukur kerana ramai rakyat jelata mempunyai kenderaan sendiri. Hampir-hampir semua rumah ada sebuah kereta. Tidak ganjil bagi orang-orang yang tinggal di kota-kota besar mempunyai tiga buah kereta atau lebih. Negara kita sungguh mewah.

Pada masa sekarang ini sangatlah ganjil bagi anak muda yang meningkat umur 18 tahun tidak mempunyai lesen memandu kereta atau lesen memandu motosikal.

Tuan Yang di-Pertua, jelaslah kepada kita bahawa jalan semakin luas dan lurus, kereta bersesak-sesak di jalan raya ramai anak muda yang dahagakan kebebasan sudah mempunyai lesen memandu roda

empat atau roda dua. Kepanasan muda memberontak di jalan raya. Kadang-kadang orang tua juga turut berpesta berlumba-lumba di jalan raya.

Tuan Yang di-Pertua, benarkah tekaan orang yang mengatakan bahawa bilangan orang-orang yang mati di jalan raya lebih ramai dari bilangan orang-orang yang mati di bawah bumbung berteduh. Ya, ramai orang yang mati kerana kemalangan jalan raya, ramai orang cacat, putus kaki, putus tangan, bengkok dan tempang kerana kemalangan jalan raya. Kadang-kadang anak yang tidak berdosa juga turut terkorban.

Tuan Yang di-Pertua, adakah kita ingin melihat kemalangan yang meragut nyawa manusia setiap hari itu berjalan terus tanpa sekatan? Adakah kita tidak mempunyai perasaan belas kasihan. Tuan Yang di-Pertua, adakah kita rela melihat peristiwa malang berlaku setiap hari di hadapan mata kepala kita sendiri tanpa bergerak melakukan sesuatu. Saya percaya Ahli Yang Berhormat semua bersetuju kita mesti melakukan sesuatu. Kita mesti mengatasi masalah ini.

Tuan Yang di-Pertua, masalah yang ada di hadapan kita ialah pertama pemandu, yang kedua kenderaan dan yang ketiganya ialah jalanraya. Jabatan Pengangkutan Jalan telah menentukan syarat dan peraturan tertentu mengenai tiap-tiap satu daripadanya. Soalnya, adakah syarat-syarat dan peraturan itu telah mencukupi.

Tuan Yang di-Pertua, masalah di hadapan kita ialah pemandu yang mengetahui bahawa had laju yang dipandunya telah melebihi had laju yang ditetapkan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan. Ia juga tahu alat khas yang dipasang oleh Jabatan Pengangkutan Jalan itu telah lama menjerit-jerit dengan merah biji matanya meminta supaya dikurangkan

kelajuannya, tetapi ia tetap laju juga kerana tabiat manusia bahawa setiap yang dilarang itu menjadi kesukaannya. Dilarang memandu laju, maka ia memandu lebih laju. Padanya sanggup menerima cabaran adalah satu kehandalan. Masalah ini boleh diatasi dengan penguatkuasaan yang tegas dan berkesan. Mesti ada pegawai dan kakitangan penguasaan yang banyak dan berbagai-bagai.

Tuan Yang di-Pertua, menyentuh Fasal 3 (2) dan (3), Ketua Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan diberi kuasa yang menyeluruh dalam penguasaan semua perkara berkaitan pengangkutan dengan jalan dan dengan demikian beliau berkeupayaan menentang atau membatalkan mana-mana keputusan yang dibuat oleh seseorang Pengarah di mana-mana kawasan pendaftaran. Kuasa juga diberi untuk beliau menetapkan pakaian seragam untuk pegawai-pegawai pengangkutan jalan. Ini adalah suatu yang baik dengan tujuan untuk menyelaraskan dengan negeri-negeri yang pada masa sekarang ini terdapat berlainan di antara satu negeri dengan satu negeri yang lain.

Ada beberapa seksyen yang tidak ada di dalam Akta-akta yang dahulu tetapi telah dimasukkan di dalam Akta ini seperti Fasal 7 (2) (e). Ini adalah perkara-perkara yang baik yang boleh melicinkan lagi pentadbiran Jabatan Pengangkutan Jalan.

Satu perkara yang saya ingin bangkitkan di sini, satu perkara yang saya fikir mustahak demi kepentingan pengguna-pengguna terutamanya kepada pemandu teksi. Saya fikir pihak Kementerian Pengangkutan dapat memikirkan dan bekerjasama dengan Jabatan-jabatan lain atau Kementerian-kementerian lain mengenai masalah pemandu-pemandu atau mana-mana orang yang telah mendapat kemalangan disebabkan oleh mana-mana pemandu melanggar

kereta yang di hadapannya atau mana-mana orang yang dilanggarnya. Pemandu yang melanggar orang ini diisyaratkan supaya membuat laporan kepada Polis dalam tempoh 24 jam, umpamanya. Tetapi dengan sebab sesuatu, pihak pemandu tidak membuat laporan itu kepada Polis. Selanjutnya pihak yang kena langgar apabila membuat tuntutan kemalangan dengan insuran berkenaan, maka pihak insuran itu telah menolak tuntutannya kerana pemandu berkenaan tidak membuat laporan kepada Polis di dalam tempoh 24 jam. Jelaslah di sini bahawa pihak pemandu itu sendiri yang bertanggungjawab di atas perbuatannya yang melanggar orang tadi. Apa halnya kalau pemandu itu miskin, pemandu itu berkata ia miskin dan tidak mampu untuk membayar ganti rugi kepada orang yang dilanggarnya, dan ia rela masuk penjara. Mungkin sebenarnya ia masuk penjara dengan kesalahannya itu tetapi pihak orang yang kena langgar tadi, pihak orang yang mendapat kemalangan tadi tidak mendapat apa-apa. Maka ini adalah satu kemalangan, ini adalah satu bencana bagi pemandu-pemandu terutamanya orang-orang yang miskin terutamanya pemandu-pemandu teksi.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, saya rasa.

Tuan Abdul Manaf bin Haji Ahmad: Dengan ini saya menyokong Rang Undang-undang ini.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli Yang Berhormat dari Jelutong. Saya minta jangan panjang sangat.

8.08 mlm.

Tuan R. Karpal Singh (Jelutong): Terima kasih, Tuan Speaker. Tuan Speaker, Rang Undang-undang ini akan mengganti undang-undang yang

kini ada berkaitan dengan pengangkutan jalan. Nota-nota keterangan Rang Undang-undang ini menyatakan yang Rang Undang-undang ini diadakan kerana adalah difikir bahawa undang-undang yang terdapat semasa ini tidak dapat memenuhi perkembangan-perkembangan baru yang timbul di industri pengangkutan dan tidak terpakai dalam keadaan-keadaan yang tertentu.

Tuan Speaker, kandungan Fasal 50 (3) Rang Undang-undang ini amatlah disambut. Ia melarang kegiatan-kegiatan jaga kereta. Untuk masa yang lampau, pemandu-pemandu serta penunggang-penunggang kereta terbiar kepada belas kasihan orang-orang jahat ini di mana kegiatan-kegiatan jaga kereta menimbulkan suatu keadaan di mana pemandu-pemandu kereta terletak di bawah ugutan. Adalah biasa menemui budak-budak jaga kereta menuntut wang termasuk di kawasan-kawasan letak kereta yang bermeter dan di kawasan-kawasan letak kereta yang bermeter dan di kawasan-kawasan yang terdapat atenden-atenden letak kereta. Kerap kali terdapat sindiket-sindiket jaga kereta ini di kawasan-kawasan yang tertentu. Sekiranya pemandu-pemandu tidak membayar jaga kereta itu, mereka adalah di bawah ancaman kereta mereka akan dicalar. Ini adalah suatu peras-ugut dan adalah patut yang ancaman ini dihapuskan demi kepentingan orang ramai. Pihak Polis patut berjaga-jaga bagi memastikan budak-budak jaga kereta ini ditahan.

Tuan Speaker, mahkamah-mahkamah patut memandang berat kes-kes seperti ini. Bukanlah bayaran kepada budak-budak jaga kereta yang dirundingkan tetapi paksaan menunduk kepala kepada peras-ugut. Kami tidak harus membentuk satu masyarakat yang berhidup dalam ketakutan. Terdapat kes-kes budak-budak jaga kereta menuntut bayaran

bagi mencuci kereta yang tidak disetujui terlebih dahulu. Saya berharap pihak polis akan mengambil tindakan tegas dengan segera memandangkan sekarang beradanya undang-undang untuk menghapuskan dari masyarakat kegiatan-kegiatan jaga kereta. Ia juga memberi negara kita nama buruk di kalangan pelancong luar negeri.

Fasal 36 memberi kuasa kepada Pengarah Pengangkutan untuk menggantung lesen memandu penagih dadah sekiranya Pengarah mempunyai sebab untuk dipercayai yang orang tersebut adalah seorang penagih dadah.

Fasal 35 memberi kuasa kepada Pengarah untuk menggantung lesen seseorang untuk sesuatu tempoh tidak melebihi enam bulan sekiranya rekod orang tersebut, seperti yang disimpan oleh Pengarah, atau kelakuan dan kebiasaannya menentukan bahawa bukanlah dalam kepentingan orang ramai pemandu tersebut dibenarkan memegang lesen yang sah ataupun pemandu tersebut tidak layak memandu kereta.

Fasal 37 menyatakan yang orang tersebut diberi peluang bagi menyatakan mengapa lesen memandunya tidak patut digantungkan. Pengarah dimestikan memberi orang tersebut notis mengenai niatnya untuk menggantung lesen memandunya dengan memanggil orang tersebut memberi sebab-sebab lesen beliau tidak patut digantungkan. Memandangkan yang larangan memandu adalah suatu perkara yang serius, saya berharap orang tersebut akan diberi peluang untuk diwakili oleh seorang peguam.

Fasal 37 (3) memberi peluang untuk merayu kepada Menteri terhadap keputusan Pengarah. Keputusan

Menteri diambil sebagai muktamad. Suatu rayuan di Mahkamah Tinggi terhadap keputusan Menteri patut dibenarkan. Walaupun keputusan Menteri dinyatakan sebagai muktamad, ia hanya muktamad dari segi fakta tetapi bukan dari segi undang-undang. Suatu hak automatik bagi merayu ke Mahkamah Tinggi dengan tentunya akan memastikan bahawa Menteri akan bertindak dengan lebih berhati-hati dalam semua aspek termasuk fakta-fakta khususnya dalam suatu perkara yang serius ini iaitu menggantung lesen memandu yang mungkin menjejaskan kehidupan seseorang.

Tuan Speaker, keadilan tidak patut dilaksanakan sahaja tetapi harus ternampak dibuat. Pihak kehakiman patut dijadikan sebagai suatu benteng terhadap keterlaluan pihak Eksekutif. Kuasa-kuasa Menteri tidak boleh diberikan dan dibiarkan tanpa kawalan. Kebanyakan Menteri-menteri kami adalah tidak berkelayakan dalam undang-undang, termasuk Perdana Menteri yang juga Menteri Kehakiman. Mahkamah-mahkamah patut diberi kuasa untuk memeriksa apa-apa keterlaluan atau penyalahgunaan terhadap kuasa yang diberi kepada Menteri. Suatu kuasa boleh disalahguna dalam kepercayaan baik ataupun buruk. Kuasa kehakimanlah yang patut diterima sebagai yang muktamad demi kepentingan orang ramai.

Tuan Speaker, Fasal 39 (3) melarang orang di bawah umur 21 tahun untuk memandu sebuah kereta berat. Memandangkan umur majoriti adalah 18 tahun sekarang, saya berpendapat yang sesiapa yang umurnya melebihi 18 tahun patut dibenarkan memandu kereta berat. Kalau dari segi undang-undang, umur majoriti adalah 18 tahun, saya tidak dapat memahami mengapa ianya tidak begini untuk melayakkan seseorang memandu kereta.

Tuan Speaker, Fasal 40 berkenaan berlebihan had-had laju. Adalah mustahak yang pihak polis patut berjaga-jaga untuk memastikan had-had laju patut diturut untuk mencegah kemalangan-kemalangan jalan raya. Kami diberitahu yang kami adalah salah satu dari sepuluh negara di dunia ini yang mempunyai kemalangan terbanyak. Ini tentulah memberi nama buruk. Adalah mustahak mengadakan rondaan-rondaan di lebuhraya. Walaupun tidak terdapat had-had laju di beberapa jalan di lebuhraya, itu bukan bermakna yang pemandu-pemandu yang memandu laju boleh berbuat apa-apa yang mereka suka. Pihak Polis patut memandag berat pemandu-pemandu yang memandu di bawah pengaruh arak atau dadah, lebih-lebih lagi sekarang dengan adanya ancaman dadah merosakkan negara.

Tuan Speaker, Fasal baru 74 adalah dialu-alukan. Orang-orang cacat patut diberi layanan istimewa. Saya tentulah menyambut pembekalan untuk tempat-tempat meletak kereta bagi kesenangan orang-orang cacat. Barangkali, Tuan Speaker, pihak berkuasa yang berkenaan patut menimbang berat supaya mengecualikan orang-orang cacat itu dari membayar bayaran meletak kereta.

Tuan Speaker, di bawah Bahagian II, kuasa-kuasa Menteri untuk membuat peraturan-peraturan bagi menentukan, di antara lain, jumlah orang yang boleh diambil dalam sebarang kenderaan. Ini adalah dialu-alukan oleh sebab sebuah kenderaan yang melebihi had jumlah, lebih-lebih lagi kenderaan-kenderaan awam, boleh menjadi punca kemalangan. Tuan Speaker, pihak Polis patut mengambil tindakan ketat dalam perkara ini. Adalah biasa di bandar-bandar pun didapati yang ibubapa membawa anak-anak mereka di atas motosikal dengan tidak memikirkan akibat kelakuan mereka.

Tuan Speaker, Fasal 123 menyatakan yang pegawai-pegawai yang tidak berseragam mesti menunjukkan kad-kad pengenalan mereka apabila diminta. Sekiranya tidak, orang-orang tersebut tidak boleh disalahkan apabila mereka tidak ingin mengikut arahan atau perintah mana-mana pegawai polis yang tidak berseragam, warden trafik yang tidak berseragam atau pegawai pengangkutan jalan, atau warden trafik yang enggan memperkenalkan identiti dan menunjukkan dokumen-dokumen pengenalan mereka atas permintaan orang tersebut.

Saya berharap pegawai tersebut tidak akan mengganggu orang awam dengan tidak menunjukkan kad-kad pengenalan mereka. Adalah pengetahuan orang ramai yang pegawai-pegawai polis bersikap kasar terhadap orang yang tidak berpelajaran. Beberapa tahun lalu, saya mengalami satu peristiwa yang pahit dengan seorang Inspektor Polis di lapangan terbang Bayan Lepas.

Tuan Speaker, Inspektor itu yang tidak berseragam dengan secara kasar menuduh saya meletak kereta saya di kawasan larangan. Apabila saya meminta beliau menunjukkan kad pengenalannya, beliau mengeluarkan dan menunjukkannya kepada saya dalam sekelip mata. Apabila meminta untuk melihat dengan teliti, beliau enggan berbuat demikian. Saya terpaksa mencabut kad itu dari tangannya untuk mengesahkan identitinya. Tentu sekali dalam hak saya untuk berbuat demikian. Inspektor tersebut hanya menunggu peluang untuk memerangkap saya. Selepas memberi saya saman, saya beritahunya yang beliau tidak patut menjalankan kerjanya seperti yang dibuatnya. Saya katakan yang perkara itu kecil dan beliau boleh memberi saya saman tanpa apa-apa masalah. Beliau menjawab, tiap-tiap pagi apabila saya membaca suratkhobar, saya nampak beberapa orang

membesarkan masalah-masalah yang kecil. Ternyata merujuk kepada saya. Pihak polis menarik balik tindakan terhadap saya selepas saya menulis kepada mereka untuk notis gazette yang menunjukkan kawasan tersebut adalah kawasan larangan di mana saya meletakkan kereta saya. Saya mendapat tahu yang Inspektor tersebut telah ditukarkan ke "field force" kemudian. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Ahli Yang Berhormat daripada Maran. Selepas itu saya minta Yang Berhormat Menteri menjawab.

8.19 mlm.

Tuan Mohamed bin Abdullah (Maran): Tuan Speaker, terima kasih memberi peluang kepada saya untuk membahaskan bersama Akta ini. Saya hanya hendak menyentuh perkara Fasal 47, 48, 49 dan 50. Di sini hanya disebutkan sahaja kesalahan-kesalahan tertentu tetapi tidak dinyatakan hukuman-hukuman yang akan dikenakan sedangkan di fasal-fasal yang lain mana-mana kesalahan yang berlaku akan dikenakan hukuman sama ada didenda ataupun dipenjar. Apakah kesalahan-kesalahan ini berkemungkinan boleh jadi hukuman yang lebih daripada kesalahan-kesalahan yang lain atau mungkin boleh kurang daripada yang lain.

Kalau tidak ditentukan, ini sudah barang tentu akan memberikan satu kuasa yang sewenang-wenangnya kepada pihak berkuasa untuk mengenakan hukuman kepada mereka yang salah di bawah Fasal-fasal 47, 48, 49 dan 50.

Seperkara lain yang saya hendak sentuh, Tuan Speaker, ialah Fasal 120 yang mana di situ diberikan kuasa untuk mengkompaun. Kita telah tentukan kepada pegawai-pegawai yang berkenaan sama ada pihak Ketua

Polis ataupun yang berpangkat sesuai ataupun yang ditentukan di dalam Akta ini.

Jadi, sudah barang tentu mereka ini ada kuasa untuk mengkompaun kepada sesiapa yang bersalah. Memang banyak lagi kesalahan-kesalahan yang kita akan dapat daripada pemandu-pemandu dan sebagainya sama ada pemandu memberhentikan lorinya di tepi jalan kerana kalau sekarang kita tidak boleh menangkap mereka melainkan mereka melalui tempat kita membuat sekatan baru mereka boleh dikenakan kompaun. Sekarang ini kalau sekiranya lori mereka ditinggalkan di tepi jalan mereka boleh ditangkap. Jadi ini memanglah banyak kemungkinan yang boleh kita mengenakan banyak lagi kompaun kepada pembawa-pembawa lori dan sebagainya.

Yang saya hendak tekankan di sini saya minta supaya pihak Menteri menggunakan kuasa di dalam Fasal 129 yang mana Menteri boleh menentukan perkara-perkara lain yang munasabah bagi mengutip kompaun kepada pesalah-pesalah. Saya ingin menyarankan di sini supaya perkara ini diambil untuk membolehkan kita mengenakan kompaun secara terus di mana mereka bersalah dan jikalau sekiranya tidak mampu mereka bolehlah pergi ke mana-mana tempat lain ataupun ke Balai Polis yang tertentu supaya mereka boleh membayar kompaun itu kepada Balai Polis yang berkenaan. Kalau sekiranya dia mampu untuk membayar kompaun, kita tidak hendak menerima ketika itu, memanglah menjadi kesusahan kepada orang yang membawa kenderaan itu terpaksa pula menunggu masa yang lain. Katakanlah dia ditangkap di Kota Bharu sedangkan orang ini di Selangor, jadi hendak membayar kompaun itu kenalah pergi ke Balai Polis di Kota

Bharu. Ini merupakan satu kesusahan yang menimpa kepada orang yang berkenaan sedangkan dia mampu untuk membayar pada ketika itu. Jadi eloklah Menteri mengambil perhatian yang berat mengenai perkara ini supaya memberi kemudahan. Sudahlah orang itu kena tangkap tetapi hendak membayar kompaun secara serta merta tidak boleh diberikan. Ini tentulah menyusahkan kepada pihak yang berkenaan.

Itu sahaja, Tuan Speaker, dan saya menyokong.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat dari Lembah Pantai dan lepas itu Yang Berhormat Timbalan Menteri menjawab.

8.23 mlm.

Tuan Haji Abdul Razak bin Abu Samah (Lembah Pantai): Tuan Yang di-Pertua saya pun tidaklah berhasrat hendak mengambil masa yang panjang dan bersama-sama untuk meluluskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987 yang mana dengan panjang lebar telah pun diterangkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri yang berkenaan yang mana mengikut Fasal 1 hingga 129 sebagaimana rakan-rakan saya tadi menyebut jikalau kita hendak bincang saya rasa sudah tentu memakan masa 4 atau 5 hari. Jadi dalam masalah ini sekali lagi saya ucapkan terima kasih di atas usaha yang dijalankan oleh Kementerian ini dengan tujuan untuk menyelamatkan pengguna-pengguna dan di samping itu juga untuk menyelamatkan kenderaan-kenderaan dan lain-lain lagi yang mana disebutkan di dalam Rang Undang-undang ini.

Dulu semalam kita telah pun menerangkan ataupun membahaskan Akta Jalan-jalan Persekutuan (Pengurusan Persendirian) (Pindaan) serta Rang Undang-undang Lembaga Lebuhraya Malaysia (Perbadanan)

dan hari ini kita membincangkan berhubung dengan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan.

Di dalam soal ini, Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengemukakan masalah Fasal 46—Memandu semasa mengidap penyakit atau ketidakdayaan, yang disebut di sini dia punya tafsiran tidaklah begitu panjang.

Saya rasa ini sudah sepatutnya pihak Kementerian sendiri mengkaji apakah cara-cara mereka memandu ini dan bagaimana sekatan-sekatan ke atas diri mereka. Oleh kerana di dalam negara kita ini ada pemandu yang memandu sehingga umur 90 tahun malah 80 tahun pun masih ada. Oleh kerana banyak masalah-masalah seperti ini telah timbul, saya mengharapkan supaya diadakan undang-undang iaitu tiap-tiap pemandu yang ada mengidap penyakit dikhaskan mereka ini sepatutnya apabila pihak Kerajaan hendak mengeluarkan lesen kepada mereka, supaya pihak Kerajaan meminta mereka ini mendapat pengesahan daripada pihak doktor terlebih dahulu sama ada mereka ini masih boleh membawa kereta ataupun tidak. Jikalau boleh baru diperbaharui lesen yang dipegang oleh mereka demi untuk mengelakkan penyakit-penyakit seperti darah tinggi, kencing manis dan sebagainya yang mana ini kadangkala akan mengakibatkan pemandu terlibat dalam kemalangan atau kemungkinan dia melanggar orang pula, orang lain juga akan mati.

Soal yang kedua, Fasal 48—Galangan disebabkan kenderaan di jalan. Ini juga, Tuan Yang di-Pertua, saya rasa selalu berlaku. Inilah antara kemalangan di mana Yang Berhormat Timbalan Menteri dua tiga hari yang lalu pun telah menerangkan dihitungkan panjang 9 orang mati tiap-tiap hari yang ada di negara kita ini. Dan jika dibandingkan kitalah yang tinggi sekali kematian akibat kemalangan jalan raya.

Di samping itu laporan pihak doktor-doktor juga di tiap-tiap daerah atau di hospital-hospital, kemalangan yang tinggi yang diterima hari-hari ialah kemalangan daripada kenderaan-kenderaan sama ada motor dan kemalangan jalan raya dan seterusnya akibat-akibat yang semacam ini. Oleh itu dalam masalah kita mengharapkan supaya pihak Kementerian ini juga mengadakan cara-cara bagi memberi pemandu-pemandu ini supaya bertatatertib terutamanya kita lihat sekarang ini.

Tetapi rasa saya tidak ada dalam undang-undang ini berhubung dengan lori yang panjang-panjang yang mana berjalan sekarang ini kadangkala kita mengikut lori itu sehingga berjam-jam lori-lori itu tidak memperdulikan apa yang berlaku sehinggakan kita berbatu-batu kadangkala 10-15 kenderaan jauhnya tidak dapat kita hendak memotong. Inilah sebab-sebab kemalangan berlaku akibat adanya mereka yang tidak sabar lagi lalu memotong, kenderaan di hadapan pun tiba maka berlakulah kemalangan dan kematian berlaku.

Saya mencadangkan supaya pihak Kerajaan mengadakan satu syarat bagi kenderaan-kenderaan yang berat ini. Jikalau mereka ini melihat daripada cermin di belakang telah banyak kereta-kereta yang ada di belakang supaya lori-lori trailer dan sebagainya mereka ini berhentikan lori mereka dan beri peluang atau laluan kepada kenderaan-kenderaan yang ada di belakang untuk lalu.

Saya rasa kalau ini dijalankan kemungkinan sedikit sebanyak kemalangan tidak akan berlaku. Kita sering dengar di dalam surat khabar dan di dalam TV dan seterusnya yang dilaporkan kemalangan seumpama inilah yang berlaku selalu kerana tidak ada belas kasihan dan tanggungjawab, khasnya pemandu-pemandu yang membawa lori oleh kerana mereka itu hendak mengejar masa untuk mencari

kelebihan masa untuk mendapatkan kewangan yang lebih, mereka tidak menghiraukan keadaan lalulintas ataupun kenderaan-kenderaan yang lain.

Lagi satu, Fasal 52 menyatakan kewajipan berhenti jika berlaku kemalangan. Sekarang kita boleh lihat, kalau dahulu saya rasa kalau ada kemalangan memang selalu kita berhenti. Orang-orang berhenti menolong dan seterusnya, tetapi sekarang ini saya rasa banyak, kadangkala saya sendiri pun takut hendak berhenti jikalau ada kemalangan-kemalangan yang berlaku di tengah jalan. Perkara ini selalu berlaku. Mereka ini kadang-kadang buat-buat sahaja, tetapi selepas itu rompak dilakukan. Dalam masalah ini juga kita mengharapkan pihak-pihak yang berkuasa supaya mengadakan satu kuasa ataupun penguatkuasaan. Sungguhpun sekarang ini pihak JPJ mengadakan rondaan, saya rasa rondaan ini juga perlu diadakan dan di samping itu juga sebagaimana kita membahaskan Rang Undang-undang tadi, iaitu jalan-jalan persekutuan dan juga lebuh raya-lebuhraya, ada yang menyebutkan supaya diadakan telefon di tiap-tiap jalan supaya dapat memberi maklumat kepada pihak Polis ataupun ambulan apabila kemalangan berlaku.

Fasal 53—Kuasa memerintahkan kehadiran di Mahkamah. Ini juga masalah yang selalu kita terima. Kadangkala kita dengan hati yang rela menolong orang-orang yang mengalami kemalangan, tetapi apabila kita membawa mereka ini, pihak Polis akan bertanya kepada kita dan kadangkala kita juga dibawa ke Mahkamah untuk menjadi saksi. Saya rasa soal ini juga menjadikan ketidak hendak orang-orang yang hendak menolong, kerana apabila hendak menolong dengan hati yang begitu baik, akhirnya mereka ini menjadi saksilah, itulah, inilah dan sebagainya.

Oleh itu dalam masalah ini kita mengharapkan pihak Polis dan pihak-pihak lain supaya dapat sedikit sebanyak mengurangkan kemalangan-kemalangan ini, di mana mereka yang hendak menolong tidak dibebankan dengan begitu berat. Saya rasa dalam soal ini akan dapatlah orang-orang menolong sedikit sebanyak jika ada kemalangan-kemalangan yang berlaku. Sekarang ini kalau berlaku kemalangan, kadangkala kita tidak dapat hendak menolong kerana pihak Polis kata, itu tidak boleh ambil, jangan usik orang ini, kalau dia mati nanti kemungkinan awak yang menyebabkan kematiannya. Oleh itu dalam masalah ini orang-orang yang hendak menolong menjadi takut dan orang yang kemalangan ini akan mati dengan begitu sahaja.

Fasal 77—Mendirikan isyarat-isyarat lalulintas. Saya rasa ini juga masalah yang sekarang ini sepatutnya pihak Kerajaan ataupun pihak lalulintas jalan dan seluruh lebuhraya mengadakan isyarat ini dengan lebih banyak lagi kerana memandangkan kemalangan yang begitu banyak berlaku. Dengan adanya isyarat lalulintas ini rasa saya kemungkinan pemandu-pemandu akan merasai dan melihat keadaan-keadaan ini.

(Timbalan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Mesyuarat*)

Di samping itu juga dengan diadakan cara-cara yang lain—apabila pemandu-pemandu berjalan dengan laju mereka akan teringat kemalangan akan berlaku dan kemungkinan mereka akan memperlakan kenderaan mereka dan di samping itu juga saya mencadangkan—kemungkinan telah ada ataupun belum—supaya pihak Lembaga Lebuhraya ataupun pihak Jabatan yang berkenaan mengadakan satu radar, iaitu radar pencegah ataupun radar trap, dengan izin, yang diadakan di jalan-jalan supaya kita dapat

mengesan kenderaan-kenderaan yang laju supaya dapat pihak JPJ ataupun pihak Polis menahan mereka dan memberi amaran supaya kemalangan tidak berlaku. Dalam soal yang lain juga kita mengharapkan satu isyarat supaya diadakan kamera lampu merah di tiap-tiap pekan yang menunjukkan kemalangan-kemalangan yang berlaku tiap-tiap hari. Dahulu kalau saya tidak silap di Kuala Lumpur ada menunjukkan isyarat ini—yang menunjukkan haribulan, hari itu ada kemalangan, berapa orang dan sebagainya, tetapi sekarang ini tidak ada lagi. Oleh itu dalam masalah ini saya mengharapkan supaya pihak-pihak yang berkenaan, lebih-lebih lagi di kawasan-kawasan pekan besar, umpamanya Kuala Lumpur-Ipoh dan seterusnya supaya ada menunjukkannya ini banyak mengelakkan dan memberi ingatan kepada pemandu-pemandu.

Yang akhirnya ialah masalah insurans—Pemberian penyata dan maklumat oleh penanggung insurans. Ini juga banyak diperkatakan, iaitu di Kuala Lumpur khususnya dan juga di mana-mana. Pihak insurans sekarang ini memangnya susah dan begitu payah untuk membayar balik kepada kenderaan-kenderaan yang berlanggar dan sebagainya ataupun mengalami kematian untuk kita claim balik wang-wang daripada mereka ini. Begitu juga apabila mereka berlanggar di antara kereta lain dengan kereta sendiri, ada yang kemek ataupun pecah dan sebagainya, mereka itu pergi untuk memperbaikinya. Kadangkala pihak insurans ini mengambil masa yang lama untuk pergi menyelidik sama ada kereta itu betul-betul berlanggar ataupun tidak dan pihak yang hendak memperbaiki kereta pun takut hendak membaikinya kerana dia kata pihak insurans belum datang lagi untuk menyelidik. Kalau kita hendak baiki, nanti dia kata kemungkinan pihak insurans tidak mahu bayar. Oleh itu pihak insurans ini mengambil masa

kadangkala berbulan-bulan, sehingga kereta itu tersadai dan berhujan, berpanas kerana keengganan pihak insurans menjalankan tugas, kerana mereka hendak mencari jalan untuk melengah-lengahkan dan di samping itu kemungkinan untuk menipu pelanggan-pelanggan mereka. Oleh itu dalam masalah ini saya mengharapkan, apa yang saya sebutkan tadi supaya dapat kita sama-sama memikirkan bagi kepentingan pengguna-pengguna jalan raya dan juga peraturan-peraturan yang telah ada di dalam undang-undang ini.

Dengan ini saya sekali lagi mengucapkan terima kasih dan dengan ini saya sama-sama menyokong untuk meluluskan Rang Undang-undang ini. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Saya minta Timbalan Menteri menjawab.

8.36 mlm.

Datin Paduka Hajjah Zaleha binti Ismail: Tuan Yang di-Pertua, saya mengucapkan berbanyak-banyak terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah turut membahaskan Rang Undang-undang 1987 ini, iaitu yang membawa banyak perubahan, tambahan dan implikasi kepada Ordinan yang sekarang digunakan. Saya mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat dari Bukit Bintang dan juga mengucapkan terima kasih kepada Kementerian dan pihak-pihak yang berkenaan. Tetapi saya tidak dapatlah memberikan Rang Undang-undang ini lebih awal seperti yang telah disebutkan tadi. Saya rasa tempoh 5 hari cukup, kerana Ahli-ahli Yang Berhormat semua ini pakar-pakar belaka untuk meneliti Rang Undang-undang. Kerana ini adalah kebiasaan yang telah dilaksanakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian.

Yang Berhormat tadi telah menyebut mengenai tambahan hukuman denda yang lebih berat dan juga hukuman-hukuman ditambah dua kali ganda dan sebagainya. Sebenarnya kenaikan kadar atau amaun hukuman ini bertujuan mencegah pemilik-pemilik kenderaan ataupun pemandu-pemandu kenderaan bermotor daripada melakukan kesalahan-kesalahan di bawah Akta 1987 ini dan ini adalah juga bertujuan untuk mengurangkan perbuatan-perbuatan mencabar undang-undang seperti yang berlaku sekarang, kerana mudah sahaja mereka ini apabila ditangkap melakukan kesalahan mereka dengan mudah boleh membayar denda yang rendah dan kemudian mengulangi pula kesalahan-kesalahan itu.

Mengenai masalah "Hit and run", dengan izin, Tuan Yang di-Pertua, di mana Yang Berhormat meminta supaya Menteri Pengangkutan mengkaji award-award yang diperuntukkan oleh Mahkamah, tetapi telah tidak dibayar dengan sepenuhnya oleh Biro Insurans Motor. Perjanjian di antara Menteri Pengangkutan dengan Biro Insurans Motor ketika ini tidak termasuk secara mutlak, dengan izin, as an expressed condition, bahawa Biro tersebut mesti membayar award-award bagi kes-kes "hit and run", dengan izin, seperti yang diputuskan oleh Mahkamah dengan sepenuhnya. Walau bagaimanapun, Kementerian Pengangkutan sedang mengadakan perundingan dengan pihak Biro supaya pembayaran ganti rugi bagi kes-kes "hit and run", dengan izin, dimasukkan secara mutlak dalam perjanjian tersebut dan antara perkara-perkara yang hendak diselesaikan terlebih dahulu ialah sumber-sumber kewangan bagi Biro untuk membuat bayaran gantirugi itu.

Mengenai undang-undang tidak meliputi bayaran gantirugi pihak ketiga, bagi kerosakan harta benda

dan pembonceng motosikal, syarikat insurans boleh menolak permohonan untuk mendapatkan gantirugi ini. Oleh itu mereka hanya memberikan gantirugi ke atas kematian dan kecederaan. Kementerian Pengangkutan akan mengkaji cadangan Yang Berhormat itu untuk memasukkan bayaran gantirugi bagi kerosakan harta-benda di bawah polisi-polisi insurans pihak ketiga dan jika didapati perlu, akan mengambil tindakan untuk mengadakan tuntutan di bawah Akta 1987 ini kelak.

Mengenai hukuman denda kesalahan memandu semasa dipengaruhi oleh minuman keras atau dadah yang mengikut kata beliau tadi akan hanya menambah hasil Kerajaan, seksyen 44 (3) memperuntukkan seseorang yang disabitkan kesalahan di bawah seksyen ini akan hilang kelayakannya tidak kurang daripada satu tahun dari tarikh sabitan kesalahan untuk memegang atau mendapatkan lesen, kerana kami berpendapat bahawa ini adalah suatu usaha untuk mencegah mereka yang tidak bertanggungjawab ini untuk memandu di jalan raya kerana ia membahayakan pengguna-pengguna jalan raya dan Ahli Yang Berhormat dari Jelutong juga telah menyebut mengenai perkara ini.

Mengenai syarikat-syarikat insurans mengambil masa yang lama untuk membayar gantirugi kepada mangsa-mangsa kemalangan seperti yang disebutkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dari Bukit Bintang dan juga Lembah Pantai, Kementerian Pengangkutan akan membincangkan masalah ini dengan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan supaya pampasan-pampasan yang dituntut dapat dibayar dalam waktu yang munasabah dan saksama.

Terima kasih juga kepada Ahli Yang Berhormat dari Sungai Petani yang sebenarnya memberikan pandangan-pandangan yang berupa

menyokong beberapa perkara yang ada di dalam Akta 1987 ini kerana beliau begitu menyedari keadaan kemalangan jalan raya di negara kita pada hari ini dan sudah tentulah usaha-usaha atau apa juga yang kita bubuhkan, yang kita muatkan sebagai peruntukan-peruntukan dalam Akta 1987 ini adalah bertujuan yang baik iaitu untuk kepentingan pengguna-pengguna, kepentingan orang ramai, kepentingan pihak-pihak yang tertentu, golongan-golongan tertentu dan pada keseluruhannya untuk menentukan bahawa jalan-jalan raya di negara kita ini adalah selamat untuk digunakan oleh sesiapa juga.

Yang Berhormat dari Jelutong ada menyebut mengenai umur pemandu kenderaan perdagangan yang ditentukan pada 21 tahun supaya diberi kelonggaran kepada 18 tahun kerana Yang Berhormat berpendapat bahawa umur 18 tahun itu adalah diiktiraf sebagai umur yang boleh melaksanakan sesuatu sebagai orang dewasa. Pemandu yang berumur 18 tahun sebenarnya dibenarkan untuk mengambil lesen memandu untuk motosikal dan kereta tetapi pihak Jabatan Pengangkutan Jalan mendapati bahawa untuk memandu kenderaan yang lebih berat iaitu kenderaan barang-barang, kenderaan perdagangan, demi menjaga keselamatan pemandu-pemandu itu sendiri dan juga keselamatan di jalan raya dan juga untuk kepentingan orang ramai dan penumpang-penumpang bas misalnya, maka had yang lebih tinggi ditetapkan iaitu 21 tahun yang dianggap sebagai umur yang dirasakan munasabah dan setelah mencapai umur 21 tahun mereka akan berasa lebih bertanggungjawab dalam hal-hal memandu ini dengan cermat dan berhemat.

Beberapa Fasal yang telah disebut oleh Ahli Yang Berhormat dari Jelutong adalah dengan sambutan yang baik di mana seperti yang

dikatakan Fasal 50 (3), penerangan kepada kegiatan penjaga kereta, memang ini kita rasakan menjadi satu, dengan izin, public nuisance. Maka untuk menjaga nama baik negara kita dan juga untuk menjaga keselamatan harta-benda rakyat Malaysia sendiri dan orang ramai, maka kita mengadakan Fasal ini.

Begitu juga beberapa Fasal-fasal lain di mana dengan tujuan dan matlamat yang baik, misalnya tidak menggantung atau tidak memberikan, tidak mengeluarkan lesen pemandu kepada penagih-penagih dadah dan juga sesiapa juga yang didapati sudah melakukan kesalahan-kesalahan lalulintas diminta memberikan sebab atau show cause, dengan izin, mengapa lesen-lesen mereka tidak boleh digantung.

Mengenai rayuan ke Mahkamah Tinggi patut diberi, rasa saya Yang Berhormat dan juga Yang Berhormat lain tadi ada menyatakan bahawa banyak kes dibawa ke mahkamah begitu lambat diselesaikan kerana banyaknya backlog kes-kes yang dibawa ke mahkamah. Kalau kes-kes seperti ini juga dibawa ke mahkamah, ianya akan menambahkan lagi kesesakan di mahkamah dan ini tidak bererti bahawa kuasa yang keterlaluan kepada Executive, seperti kata Yang Berhormat itu diberikan kepada Yang Berhormat Menteri dan saya kurang setuju bila Yang Berhormat mengatakan bahawa Menteri-menteri ini banyak yang tidak layak dari segi undang-undang, kerana Kerajaan sendiri mempunyai banyak Penasihat-penasihat Undang-undang dan Menteri-menteri boleh mendapatkan nasihat, pandangan-pandangan dan teguran juga daripada Penasihat-penasihat Undang-undang untuk membolehkan mereka membuat keputusan yang adil dan saksama.

Fasal 74 iaitu Yang Berhormat mengalu-alukan mengenai kemudahan bagi orang-orang cacat meletak kereta

di kawasan-kawasan meletak kereta, memang inilah juga tujuan kami kerana dirasakan bahawa golongan masyarakat yang kurang bernasib baik ini mestilah juga kita berikan kemudahan sama seperti orang-orang biasa.

Mengenai had lebih muatan, memang sekarang ini itulah sebab kita adakan peruntukan-peruntukan di mana mereka yang membawa had lebih muatan ini seboleh-bolehnya kita tahan, kita ambil tindakan. Kalau dahulunya di depan mata pegawai JPJ pun pemandu-pemandu lori yang membawa had muatan yang lebih ini menurunkan barang-barangnya, pegawai tidak boleh hendak buat apa kerana tidak ada undang-undang yang mengatakan bahawa salah bagi mereka menurunkan barang-barang mereka itu. Jadi biasanya apabila mereka ditahan, didapati salah membawa lebih muatan di Batu 9 misalnya, kita hendak timbang di Batu 15 ataupun di Batu 10, bila sampai di sana barang sudah tidak ada, muatan sudah kurang. Jadi inilah perkara-perkara yang biasanya dilakukan oleh pesalah-pesalah ini yang hendak kita elakkan.

Mengenai Fasal 47, 48 dan 49 seperti yang disebutkan oleh Yang Berhormat dari Maran mengenai kesalahan-kesalahan yang tidak dinyatakan, hukuman dan denda adalah tertakluk kepada seksyen 119 yang merupakan penalti am iaitu kesalahan pertama tidak lebih \$1,000 atau 3 bulan penjara, kesalahan kedua tidak lebih \$2,000 atau 6 bulan penjara.

Mengenai kuasa mengkompaun, satu tujuan membolehkan polis dan pegawai JPJ juga mengkompaun kesalahan-kesalahan dan memberikan kuasa kepada Yang Berhormat Menteri menyenaraikan dalam kaedah kesalahan-kesalahan yang boleh dikompaunkan itu ialah untuk memudahkan pengguna-pengguna

jalan raya. Yang Berhormat menyatakan tadi bahawa kompaun itu kalau kenderaan itu berdaftar di Kota Bharu, dia kena bayar balik di Kota Bharu dan sebagainya—sebenarnya tidak. Sebenarnya pegawai tidak boleh menerima wang bayaran kompaun itu tetapi dia boleh memberi saman mengenai kompaun dan boleh dibayar di mana-mana Jabatan yang berdekatan, di Jabatan Pengangkutan Jalan atau Balai Polis yang berdekatan. Jadi, ini tidaklah menyusahkan.

Satu lagi sebab kita melebihi kesalahan-kesalahan yang boleh dikompaun ini ialah untuk melegakan mahkamah, kecuali orang yang bersabit itu atau yang disaman kerana kesalahan minta dibawa untuk dibicarakan di mahkamah—itu lain cerita. Kalau tidak, mereka boleh dikompaunkan dengan cara biasa.

Mengenai memandu masa ketakdayaan, saya sambut baiklah cadangan Yang Berhormat itu mengatakan supaya diminta pengesahan doktor. Kalau adalah orang-orang yang sakit, yang tidak boleh memandu hendak juga lesen memandu, rasanya eloklah juga mereka itu membawa sijil perubatan daripada doktor yang mengesahkan bahawa ianya boleh memandu.

Fasal-fasal mengenai galangan di jalan—hit and run, inilah akibat ataupun hasil daripada pengalaman-pengalaman kita selama 30 tahun yang lalu sejak adanya Ordinan Lalu-lintas maka inilah kita adakan berbagai-bagai usaha, cara supaya dapat memenuhi keperluan-keperluan, kemajuan dan perkembangan pengangkutan jalan di negara kita ini mengambil kira kepentingan pengguna-pengguna, begitu juga keselamatan orang ramai dan pengguna-pengguna jalanraya.

Jadi, kepada Ahli-ahli Yang Berhormat semua di mana ada perkara-perkara yang telah

ditimbulkan yang belum ataupun tidak sempat saya sentuh, saya telah pun mengambil catatan dan akan diambil perhatian dan tindakan. Jadi, saya mengucapkan terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis bagi diputuskan. Masalahnya ialah bahawa Rang Undang-undang ini dibacakan kali kedua sekarang.

Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Rang Undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa.

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

(Timbalan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 129 diperintahkan jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Rang Undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan: dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan.

RANG UNDANG-UNDANG LEMBAGA PELESENAN KENDERAAN PERDAGANGAN

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

8.53 mlm.

Menteri Perusahaan Awam (Puan Napsiah binti Omar): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan supaya Rang Undang-undang bernama suatu Akta Lembaga Pelesenan Perdagangan 1987 yang berdasarkan Bahagian V Ordinan Lalulintas Jalan 1958 dibacakan kali kedua.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini bertujuan untuk mengadakan peruntukan bagi

pelesenan dan pengawalan kenderaan perdagangan. Buat masa ini Undang-undang yang mengawal pelesenan dan pengawalan kenderaan perdagangan adalah terkandung dalam Bahagian V Ordinan Lalulintas Jalan 1958 yang telah diluaskan ke Sabah dan Sarawak melalui Perintah Pengubahsuaian Undang-undang Ordinan Lalu-lintas Jalan Perluasan dan Pengubahsuaian 1984.

Kementerian berpendapat bahawa oleh kerana pelesenan dan pengawalan kenderaan perdagangan adalah di bawah bidang kuasa Kementerian Perusahaan Awam maka adalah sesuai ianya dikawal oleh satu Akta yang berasingan. Ini juga bermakna apa-apa pindaan terkemudian yang akan dibuat akan diuruskan oleh Kementerian yang bertanggungjawab mengenainya tanpa melibatkan Kementerian Pengangkutan dan pihak-pihak lain yang berkaitan seperti yang berlaku di masa lepas.

Rang Undang-undang ini dengan ini bertujuan memansuhkan Bahagian V Ordinan Lalulintas Jalan 1958. Pada amnya peruntukan-peruntukan Undang-undang yang sedia ada dikekalkan tetapi beberapa peruntukan telah dipinda untuk memenuhi keperluan-keperluan Industri Kementerian Perdagangan yang bertambah.

Di bawah Bahagian I, Fasal 1 memperuntukkan bahawa Rang Undang-undang ini terpakai ke seluruh Malaysia, manakala Fasal 2 pula mentakrifkan berbagai ungapan yang digunakan dalam Rang Undang-undang ini. Kebanyakan takrif itu adalah diambil daripada Undang-undang yang sedia ada. Walau bagaimanapun, perwujudan kelas-kelas baru kenderaan perkhidmatan awam memerlukan diadakan takrif-takrif baru tertentu. Contohnya, kenderaan pekerja adalah konsep baru dan telah ditakrifkan sebagai satu

kenderaan yang dipunyai oleh mana-mana syarikat dan digunakan secara exclusive atau khas bagi membawa pekerja-pekerjanya dan dari tempat kerja mereka tanpa tambang. Begitu juga bas kilang dan ia bererti satu bas yang digunakan secara khas bagi membawa pekerja-pekerja kilang ke dan dari tempat kerja mereka. Kereta sewa dan pandu bererti suatu kenderaan motor yang disewakan bagi maksud dipandu oleh penyewa atau penamanya dan taksi mewah ertinya suatu kenderaan motor yang mempunyai muatan duduk tidak melebihi 6 orang termasuk pemandu yang digunakan untuk mengangkut penumpang sebagai balasan kepada satu bayaran dan yang dikendalikan dari suatu pengkalan tetap dan tidak berulang alik untuk disewa atas mana-mana jalan.

Rang Undang-undang ini juga bertujuan untuk menggunakan perkataan-perkataan "kenderaan perdagangan" dan bukan pengangkutan perdagangan untuk merujuk kepada kenderaan perkhidmatan awam dan kenderaan barang-barang. Di samping itu juga Rang Undang-undang ini mencadangkan supaya nama Lembaga Pelesenan Pengangkutan Jalan, ringkasnya LPPJ yang ada sekarang ditukar kepada Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan. Nama baru adalah lebih sesuai dan tepat, memandangkan tugas LPPJ sekarang iaitu mengeluarkan lesen-lesen bagi kenderaan perdagangan. Ini juga akan mengelakkan kekeliruan dengan tugas-tugas Kementerian Pengangkutan dan Jabatan Pengangkutan Jalan yang bertanggungjawab kepada perkara-perkara yang berkaitan dengan pengangkutan jalan keseluruhannya.

Bahagian II Rang Undang-undang ini juga membuat peruntukan mengenai penubuhan Lembaga Pelesenan Kenderaan

Perdagangan bagi Malaysia Barat, Sabah dan Sarawak. Oleh kerana sebab-sebab geography dan untuk menyenangkan pentadbiran Lembaga Sabah adalah mempunyai bidanguasa ke atas Wilayah Persekutuan Labuan.

Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang ini memberi kuasa-kuasa tertentu kepada Menteri antaranya ialah di bawah Fasal 7 yang mana memberi kuasa kepada Menteri untuk melantik mana-mana anggota Lembaga atau mana-mana orang lain yang patut untuk menjalankan fungsi Pengerusi jika oleh kerana apa-apa sebab dia tidak boleh menjalankannya atau selama tempoh kekosongan dalam jawatan Pengerusi.

Adalah menjadi perkara biasa sesuatu permohonan untuk mendapat lesen-lesen terpaksa ditolak atau permohonan-permohonan tidak dapat dipertimbangkan oleh Lembaga dengan sepenuhnya. Oleh yang demikian, pihak yang tidak berpuas hati adalah diberi peluang untuk merayu. Ini telah diperuntukkan di bawah Bahagian V Rang Undang-undang ini.

Fasal 27 membolehkan seseorang yang memohon untuk mendapatkan atau membaharui lesen atau pemegang lesen untuk merayu kepada Menteri terhadap keputusan Lembaga. Di Malaysia Barat tempoh dalam mana rayuan itu boleh dibuat adalah 30 hari dan di Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan 90 hari. Menteri boleh juga melantik suatu Jawatankuasa untuk menimbang apa-apa rayuan iaitu dalam Fasal 28.

Fasal 32 melarang mana-mana orang yang rayuannya masih belum diputuskan dari membuat permohonan terkemudian berkenaan dengan kelas dan jenis kenderaan yang sama. Jika disebabkan rayuan atau permohonan terkemudian itu lesen telah diberi, lesen itu adalah batal.

Tuan Yang di-Pertua, memandangkan industri pengangkutan yang berkembang dengan pesat, bagi menjaga kepentingan pengusaha-pengusaha pengangkutan perdagangan yang benar-benar menjalankan perusahaan atau perniagaan mereka, dan bagi kepentingan orang awam yang menggunakan perkhidmatan pengangkutan adalah perlu hukuman-hukuman dan penalti yang lebih berat dikenakan kepada mereka yang melakukan kesalahan-kesalahan.

Di bawah peruntukan sekarang kesalahan yang dikenakan, denda sebanyak \$1,000 atau 3 bulan penjara atau kedua-dua sekali telah ditambah kepada \$2,000 atau 6 bulan penjara atau kedua-dua sekali, seperti yang dicadangkan oleh Rang Undang-undang ini. Manakala bagi kesalahan-kesalahan tertentu yang dikenakan denda sebanyak \$2,000 atau 6 bulan penjara atau kedua-duanya sekali ditambah kepada \$5,000 atau satu tahun penjara atau kedua-dua sekali.

Rang Undang-undang ini juga memperuntukkan kuasa-kuasa tertentu, kepada pihak-pihak tertentu bagi mendakwa mereka yang dikatakan melakukan kesalahan-kesalahan Prosiding bagi apa-apa kesalahan di bawah Akta hendaklah dimulakan atau dilakukan oleh atau bagi pihak Pendakwa Raya, oleh seorang Pegawai Polis atau oleh seorang Pegawai Pengangkutan Jalan seperti di bawah Fasal 45.

Supaya tidak menimbulkan masalah dan kekeliruan dan wujudnya Akta baru ini yang mana akan memansuhkan Bahagian V Ordinan Lalulintas, Fasal 57 telah diperuntukkan perkara-perkara yang berkaitan dengan pemansuhan dan peralihan.

Tuan Yang di-Pertua, pengwujudan Rang Undang-undang baru ini adalah bertujuan untuk memperkemaskan

lagi peruntukan undang-undang bagi membolehkan Kementerian khasnya Lembaga-lembaga Pelesenan Pengangkutan berfungsi dengan lebih berkesan di dalam menjalankan tugas-tugas dan tanggungjawabnya.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Dr Mohamad Yusof bin Haji Mohamed Nor): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Ahli-ahli Yang Berhormat masalah di hadapan Majlis ialah Rang Undang-undang ini dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Yang Berhormat dari Bukit Bintang.

9.07 mlm.

Tuan Lee Lam Thye (Bukit Bintang): Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bercakap secara ringkas kerana Rang Undang-undang yang telah dibentangkan oleh Yang Berhormat Menteri adalah satu perkara yang melibatkan ramai penduduk-penduduk dalam kawasan saya.

Saya mengalu-alukan usaha yang telah diambil untuk memansuhkan Bahagian V, Undang-undang Lalulintas Jalan 1958 dan menggantikannya dengan satu Akta yang bersaing untuk mengawal pelesenan dan pengawalselia kenderaan perdagangan yang diletakkan di bawah bidangkuasa Kementerian Perusahaan Awam dan bukan Kementerian Pengangkutan.

Yang Pertama, saya suka mengambil peluang ini untuk membincangkan Fasal 14 Rang Undang-undang ini yang menyentuh tentang pengelasan dan pelesenan kenderaan perdagangan.

Di sini saya suka merujuk secara khusus Fasal 14(1)(i), iaitu kereta-kereta sewa. Di bawah tafsiran Rang Undang-undang ini kereta sewa bermakna sesebuah kenderaan motor yang muatan duduknya tidak melebihi 6 orang atau, dalam kawasan yang dibenarkan oleh Lembaga 12 orang, (dalam semua keadaan termasuk pemandunya) yang digunakan untuk membawa penumpang pada satu perjalanan sebagai alasan kepada pembayaran berasingan yang dibuat oleh mereka.

Saya suka mengingatkan Lembaga Pelesenan supaya berhati-hati.

Mengenai cadangan memperkenalkan kereta sewa muatan 12 orang, dan Lembaga mestilah menyedari implikasi ataupun kesan yang buruk jika ia meluluskan pelesenan kereta sewa muatan 12 orang ini dalam kawasan-kawasan di mana keadaan terdapat perkhidmatan bas mini dan teksi untuk memberi perkhidmatan kepada orang ramai.

Saya menyatakan demikian, oleh kerana dengan memperkenalkan kereta sewa yang boleh memuatkan penumpang seramai 12 orang ianya sedikit sebanyak memberi pukulan yang teruk kepada perkhidmatan bas dan teksi yang terdapat di negara ini pada masa sekarang. Para penumpang tentunya mempunyai pilihan sama ada hendak naik kereta sewa jenis ini, ataupun menaiki bas atau teksi apabila kereta sewa muatan 12 orang ini dilaksanakan kelak, akibatnya tidak dapat dinafikan bahawa penumpang-penumpang yang biasanya menaiki bas atau teksi sekarang akan berkurangan.

Di Semenanjung Malaysia sahaja sekarang terdapat 105 buah syarikat bas dan hampir 20,000 orang pekerja dalam perkhidmatan ini yang bergantung hidup.

Apabila kereta sewa muatan 12 orang ini diperkenalkan adalah dijangkakan kutipan tambang bas akan berkurangan sebanyak 60% dan dijangka 10,000 orang akan kehilangan pekerjaan dan barangkali pula ada syarikat bas yang jatuh bankrap.

Di samping itu, pada masa ini terdapat lebih kurang 6,000 buah teksi bermeter di Kuala Lumpur dan Lembah Kelang. Teksi yang ada hanya boleh memuatkan 4 orang penumpang sahaja. Jumlah teksi sebanyak 6,000 buah sudah mencukupi untuk membolehkan pemandu-pemandu teksi mencari nafkah. Sebahagian dari pemandu-pemandu teksi ini ialah pemandu kedua atau mereka yang telah memandu teksi untuk sekian lama dan terpaksa menyewa teksi orang lain kerana tidak berjaya memohon permit teksi untuk diri sendiri. Apabila kereta sewa muatan 12 orang penumpang ini diperkenalkan, maka ia akan menyapu bersih penumpang yang ada dan ini tentulah akan menjejaskan kehidupan pemandu-pemandu teksi yang boleh memuatkan 4 orang sahaja.

Saya juga ingin mengambil kesempatan ini untuk menarik perhatian Yang Berhormat Menteri yang berkenaan tentang satu hal lain yang saya ingin membawa untuk perhatian Yang Berhormat yang berkenaan, iaitu berhubung dengan teksi yang ada sekarang yang memakai lambang "bulatan kuning" di pintunya, ia tidak boleh melebihi had sempadan Wilayah Persekutuan, misalnya, ia tidak boleh membawa penumpang ke Shah Alam, ke Subang, ke Kajang dan lain-lain tempat. Apabila mereka berbuat demikian, maka mereka boleh disaman kerana memandu keluar kawasan yang dibenarkan. Hal ini banyak terjadi. Oleh itu, saya suka meminta supaya teksi jenis ini iaitu

teksi dengan bulatan kuning dibenarkan membawa penumpang ke destinasi di luar Wilayah dan balik semula ke Wilayah Persekutuan secara kosong atau tidak mengambil penumpang dari sana.

Satu hal lagi yang saya ingin membangkitkan di sini, iaitu saya ingin menyentuh tentang teksi berhawa dingin yang beroperasi dalam Wilayah Persekutuan dan Petaling Jaya. Sungguhpun teksi berhawa dingin itu memberi keselesaan kepada para penumpang, tetapi cara pengiraan tambang teksi kerap menimbulkan perbalahan dan pertengkaran antara pemandu dan penumpang, lebih-lebih lagi pelancong-pelancong luar yang datang untuk melancong di negara kita.

Saya suka menggesa Kementerian ataupun Lembaga Pelesenan yang berkenaan supaya dapat membenarkan teksi ini untuk memasukkan tambang yang dia patut kutip daripada penumpang dalam meter itu. Menurut kiraan tambang teksi bermeter, para penumpang dikehendaki menambah 20% lagi tambang kepada bayaran yang tercatat di meter bagi teksi-teksi berhawa dingin. Pada anggapan penumpang, mereka hanya dikehendaki membayar apa yang tercatat di meter itu sahaja. Apabila pemandu minta tambahan 20% lagi, maka ia akan menimbulkan perbalahan ataupun pertengkaran. Sebaik-baik langkah saya suka mencadangkan sepertimana saya telah katakan tadi supaya bayaran tambahan untuk teksi berhawa dingin ini perlu dimasukkan terus ke dalam meter dan ini tentulah tidak menimbulkan apa-apa pertengkaran lagi. Memandangkan lebih kurang—85% hingga 90% teksi dalam Wilayah Persekutuan yang menggunakan pendingin udara, maka cadangan saya tadi amat berfaedah kepada dua-dua pihak.

Yang akhirnya, saya suka menimbulkan perkara tentang talipinggang keselamatan. Yang Berhormat Menteri itu hendaklah menggunakan kuasanya di bawah Peraturan 7 (c) Peraturan Kenderaan Motor (Talipinggang Keselamatan) 1979 dengan mengecualikan pemandu-pemandu teksi dalam Bandaraya Kuala Lumpur dari memakai talipinggang keselamatan. Sebab-sebab saya minta pengecualian ini ialah oleh kerana pada masa yang lalu dan sehingga hari ini terdapat banyak kes yang mana pemandu teksi ini menjadi sasaran kegiatan jenayah memandangkan bahawa perompak menggunakan tali pinggang ini untuk mengikat leher pemandu teksi dan akibatnya pemandu teksi itu dirompak.

Saya harap bahawa Yang Berhormat Menteri yang berkenaan akan memberi perhatian yang serius terhadap syor-syor tadi yang saya telah menyentuh. Sekian.

9.16 mlm.

Dr Goh Cheng Teik (Nibong Tebal): Tuan Yang di-Pertua. . . .

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Ringkaskan, Yang Berhormat.

Dr Goh Cheng Teik: Ringkas. Izinkan saya mengucapkan syabas kepada Yang Berhormat Menteri Perusahaan Awam kerana memperkenalkan Rang Undang-undang ini dan juga membentangkan laporan tahunan Lembaga Pelesenan Pengangkutan Jalan 1986 pada sesi Parlimen ini.

Nampaknya pentadbiran pelesenan dan pengawalseliaan kenderaan perdagangan kian meningkat. Dahulu kerja-kerja dibuat oleh kakitangan yang dipinjamkan daripada Jabatan Pengangkutan Jalan, sekarang Lembaga Pelesenan mempunyai pejabat yang berasingan dan

kakitangan sendiri. Selepas Parlimen meluluskan Rang Undang-undang ini, Lembaga Pelesenan pun akan mempunyai Ordinan yang berasingan dan tidak lagi bergantung kepada Bahagian V Ordinan Lalulintas Jalan 1958.

Ahli-ahli Yang Berhormat tentulah merasa gembira mendengar daripada Yang Berhormat Menteri bahawa Lembaga Pelesenan bertujuan melicinkan pentadbirannya dan memberi perkhidmatan yang cukup baik dan cepat kepada orang ramai. Lembaga Pelesenan adalah satu agensi Kerajaan yang mengadakan hubungan rapat dengan orang awam tiap-tiap hari. Pemohon-pemohon lesen, sama ada lesen teksi, lori atau bas datang dari dekat dan jauh, sebahagian daripada mereka merupakan orang yang kais pagi makan pagi, kais petang makan petang. Lesen-lesen kecil yang dipohonkan merupakan benda-benda besar kepada mereka. Oleh yang demikian, saya menyeru kepada Lembaga Pelesenan supaya meningkatkan lagi mutu perkhidmatannya. Layan setiap pemohon dengan lebih baiknya. Terangkan peraturan-peraturan dan prosedur-prosedur dengan lebih jelas. Lebih sabarlah dengan pemohon-pemohon yang buta huruf atau yang tidak pandai bercakap Bahasa Malaysia bertaraf tinggi.

Tuan Yang di-Pertua, akhir-akhir ini industri pengangkutan jalan telah mendapati pukulan besar daripada kemelesetan ekonomi kita. Sebahagian pengusaha pengangkutan jalan yang tidak boleh tahan pun sudah gulung tikar, yang lain menghadapi kesusahan berat sekali. Saya sedar bahawa Lembaga Pelesenan tidak ditugaskan untuk mencari peluang keuntungan bagi pengusaha-pengusaha pengangkutan jalan, tetapi saya menyeru kepada Pengerusi serta Ahli-ahli Lembaga yang lain supaya menimbang dengan bersimpati rayuan-rayuan untuk

mengubahsuaikan syarat-syarat lesen mereka. Misalnya, rayuan-rayuan daripada pemilik lesen lori untuk menukur dari 'C' ke 'A'. Tanpa kelonggaran, pengusaha-pengusaha pengangkutan jalan yang masih berada tidak akan mendapat perniagaan yang mencukupi dan akan terpaksa turut gulung tikar tidak lama lagi.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat dari Saratok.

9.20 mlm.

Datuk Peter Tinggom Anak Kamarau (Saratok): Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong Rang Undang-undang Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987 ini kerana undang-undang yang dibentang sekarang adalah tepat pada masanya.

Pertamanya, kuasa penuh yang telah disebut oleh Yang Berhormat Menteri tadi berkenaan dengan pengangkutan jalan dan pelesenan kenderaan perdagangan, kuasanya telah diserahkan penuh kepada Kerajaan Persekutuan pada tahun 1984.

Selain daripada kandungan yang lain dalam Rang Undang-undang ini, saya suka menarik perhatian kepada satu definisi iaitu "kereta sewa" di muka 8 dalam bahagian 1, iaitu permulaan. Yang saya akan sentuh ini, saya faham apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat dari Bukit Bintang tetapi maknanya kepada Negeri Sarawak adalah berlainan kerana di dalam definisi ini "ertinya kenderaan motor yang muatan duduknya tidak melebihi enam orang atau, dalam kawasan yang dibenarkan oleh Lembaga, 12 orang, (dalam semua keadaan termasuk pemandunya) yang digunakan boleh membawa

penumpang pada satu perjalanan sebagai balasan kepada pembayaran berasingan yang dibuat oleh mereka".

Tuan Yang di-Pertua, pada masa sekarang dan selama-lama yang saya ketahui, di Sarawak tiada kereta sewa yang dapat membawa penumpang yang lebih daripada 4 ataupun 5 orang seperti teksi-teksi, melainkan bas. Bagaimana kita sedia maklum, bas ini ditetapkan melintasi jalan raya yang sesuai yang sah dapat dipakai oleh bas, seperti di Sarawak oleh Jabatan Kerjaraya Negeri.

Keadaan di luar bandar di Sarawak yang berhampiran dengan jalan raya pertama yang saya selalu sebutkan dalam Dewan ini, yang ada mempunyai jalan-jalan kecil menuju ke kampung-kampung, ke rumah-rumah panjang perlu ada kenderaan yang dapat membawa lebih dari 5 penumpang, kerana kalau memakai teksi, teksi ini cuma dapat membawa 4 atau 5 orang, maknanya, tuan punya teksi tidak mendapat keuntungan yang berpatutan. Sekarang apabila sudah ada jalan raya pertama dan jalan-jalan raya yang kecil, maka banyaklah orang-orang di luar bandar sudah membeli kereta yang dapat membawa lebih daripada 5 orang. Tetapi masalah yang timbul banyak:

- (1) kadang-kadang kereta ini di tahan dan diambil tindakan oleh pihak polis dan penumpang-penumpang ini terpaksa berjalan kaki sejauh satu atau dua kilometer ke bandar yang terdekat;
- (2) oleh kerana kereta ini membawa penumpang lebih dari 12 orang, sampai 20 orang ataupun lebih, maknanya kereta itu akan mendapat kerosakan sebelum setahun; dan
- (3) kebanyakan tuannya-tuannya kereta dari kaum bumiputera yang baru belajar tentang pengangkutan

penumpang dan mendapat sebanyak sedikit kononnya keuntungan. Tetapi apabila kereta itu rosak, kadangkala pinjaman itupun tidak dapat dibayar kepada agensi kereta.

Inilah masalah yang besar kepada tuanpunya kereta di luar bandar di Sarawak.

Tuan Yang di-Pertua, dengan undang-undang ini yang memberi kuasa kepada Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan Sarawak, tentu sekali masalah yang saya sebutkan tadi dapat dikurangkan ataupun tiada masalah lagi dari tiga keadaan yang saya sebutkan tadi. Oleh kerana itu, saya menyokong Rang Undang-undang Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan D. P. Vijandran): Yang Berhormat dari Padang Terap.

9.25 mlm.

Dato' Dr Affifudin bin Haji Omar (Padang Terap): Tuan Yang di-Pertua, saya mengambil peluang ini mengemukakan pembentangan Rang Undang-undang Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan 1987 yang sedang kita bahaskan. Saya mengucapkan syabas kepada Kerajaan khususnya Kementerian yang berkenaan kerana dengan wujudnya Akta ini, banyak masalah yang sedia ada di dalam industri pengangkutan dapat diselesaikan.

Tuan Yang di-Pertua, satu masalah besar yang dihadapi oleh usahawan-usahawan kecil khususnya dalam sektor pertanian ialah berkenaan dengan permit lori. Pertanian adalah satu sektor ekonomi yang sifat pengeluarannya adalah bermusim (seasonal). Di dalam pada itu pula, ketidak pastian, dengan izin, level of uncertainty dalam proses pengeluaran

adalah amat tinggi. Oleh itu sesiapa sahaja yang membekalkan khidmat pengangkutan di dalam sektor ini perlu membuat pelaburan yang sederhana yang berasaskan kepada pengangkutan barang-barang sendiri. Justeru itu, kebanyakan pemilik kenderaan pengangkutan barang adalah tuanpunya ladang atau tuanpunya perniagaan berasaskan pertanian itu sendiri. Mereka ini diberi lesen kelas C untuk mengangkut barang-barang sendiri. Tetapi di musim-musim penuaian yang memuncak seperti di kawasan padi dan kawasan durian, kehendak-kehendak pengangkutan adalah tinggi untuk membawa hasil-hasil ini ke pasaran. Petani-petani yang tiada pengangkutan sendiri memerlukan kenderaan-kenderaan pengangkutan untuk disewa, tetapi malangnya lori-lori berlesen kelas A tidak cukup. Misalnya pada tiap-tiap musim menuai di kawasan MADA sahaja, 400,000 ton padi terpaksa diangkut ke pasar dalam masa dua bulan. Begitu juga dengan musim durian di mana berjuta-juta biji durian terpaksa diangkut ke pasar di dalam masa yang pendek.

Tuan Yang di-Pertua, dengan adanya Akta ini, pemilik-pemilik lesen kelas C khususnya di kawasan padi dan kawasan durian yang saya sebutkan tadi boleh diberi permit kelas A sementara sepertimana yang disebut di Bahagian 4 Fasal 24—bertajuk Penggunaan sementara kenderaan "C" sebagai kenderaan "A" yang berbunyi:

"Walau apa pun yang terkandung dalam Akta ini, Lembaga boleh dalam keadaan-keadaan luarbiasa, atas sesuatu permohonan, membenarkan pemegang suatu lesen pembawa "C" untuk menggunakan kenderaan dibenarkan bagi membawa barangan untuk sewa atau upah bagi tempoh tidak melebihi tiga bulan dan tertakluk kepada syarat-syarat yang Lembaga fikirkan patut dikenakan".

Inilah yang sangat-sangat dinantikan oleh usahawan-usahawan kecil di sektor pertanian. Kepekaan pihak Kerajaan dalam hal ini patut dipuji kerana timbal balas yang seperti inilah yang akan dapat menggalakkan pertumbuhan ekonomi negara dengan lebih pesat.

Tuan Yang di-Pertua, dalam hal ini, saya ingin merayu kepada pihak Kerajaan supaya proses birokrasi ke atas pertukaran Permit C ke Permit A ini secara sementara dijalankan dengan cepat dan cekap. Perwujudan Peruntukan di dalam Fasal 24 hanya bermakna apabila proses implementasinya berjalan dengan licin. Jabatan JPJ mestilah diberi schedule masa yang tertentu untuk membuat laporan kepada Lembaga dan kalau ianya melebihi masa ini, Lembaga mestilah bertindak dengan sendiri.

Tuan Yang di-Pertua, sehubungan dengan Fasal 24 ini, saya ingin mencadangkan supaya tahap denda atau hukuman jika disabit kesalahan diturunkan dari tidak melebihi \$5,000 atau penjara selama tempoh tidak melebihi satu tahun atau kedua-duanya sekali seperti terkandung di dalam Fasal 34 (1) kepada tahap yang lebih rendah. Setakat mana penurunan ini saya serahkan kepada kebijaksanaan pihak Kerajaan membuatnya. Saya cadangkan demikian kerana selalunya berlaku permintaan terhadap kemudahan pengangkutan yang tiba-tiba memuncak seperti yang saya sebut tadi. Mahu tidak mahu demi untuk menyelamatkan barangan daripada kesesakan dan pembaziran dan justeru itu memastikan tidak berlaku kerugian pengangkutan yang tidak berlesen ini terpaksa dilakukan oleh usahawan-usahawan di kawasan itu. Untuk kepentingan usahawan-usahawan kecil ini yang sedang kita pupuk menjadi sebagai suatu kumpulan pembangunan ekonomi yang kuat di dalam proses

pembangunan ekonomi kita deterrent, ataupun denda yang diperuntukan janganlah sampai mematikan daya usaha dan daya utama mereka. Denda \$5,000 atau masa penjara hingga satu tahun adalah terlalu tinggi pada pendapat saya untuk dijadikan sebagai alat pembetul ataupun, dengan izin, correctional instrument. Kalaulah boleh diturunkan sedikit, saya pasti kita dapat menghindarkan tuduhan yang mengatakan undang-undang negara kita terlalu ketat sehingga mencekik pertumbuhan ekonomi.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menarik perhatian Dewan ini pula Fasal 10 (1) mengenai kuasa Menteri yang diperuntukkan di dalam Akta ini. Di antara kandungan fasal ini berbunyi: Menteri boleh membuat kaedah-kaedah untuk menetapkan prosedur yang hendaklah diikuti oleh Lembaga bagi maksud menentukan permohonan bagi pengeluaran sesuatu lesen atau bagi menjalankan apa-apa fungsi lain yang ditugaskan kepada Lembaga di bawah Akta ini. Saya ingin menyeru kepada Yang Berhormat Menteri supaya menggunakan kuasa ini dengan arif dengan bertujuan mengatasi apa-apa kekurangan atau kelemahan di dalam proses pembuatan keputusan oleh ahli-ahli Lembaga.

Tuan Yang di-Pertua, setakat ini sungutan dari orang ramai mengenai proses meluluskan lesen-lesen kenderaan perdagangan adalah banyak berkisar di sekeliling kelambatan dan pemberian yang tidak kena pada tempatnya. Misalannya di satu tempat di kawasan saya iaitu di Lubok Merbau, di kawasan Parlimen Padang Terap yang mempunyai penduduk melebihi 8,000 jiwa hanya diberi kelulusan kepada 4 biji teksi sahaja. Kawasan ini adalah sungguh terpencil di pedalaman tanpa perkhidmatan bas yang mencukupi.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada kehendak ekonomi di dalam menimbangkan permohonan teksi di kawasan Lubok Merbau atau kawasan-kawasan lain yang seperti dengannya, pihak Lembaga perlu juga menimbang fungsi sosial yang dimainkan oleh teksi-teksi desa ini. Dengan ketiadaan pengangkutan umum yang cukup, bukan sahaja penduduk-penduduk pendalaman memerlukan teksi untuk membawa hasil, malahan juga untuk menghantar anak-anak mereka ke sekolah yang terletak di bandar. Dan di kawasan pendalaman juga selalu berlaku kemalangan, khususnya di patuk ular, ditimpa pohon dan lain-lain kemalangan yang memerlukan penghantaran ke hospital dengan cepat. Di sinilah teksi yang berpengkalan di desa memainkan peranannya.

Tuan Yang di-Pertua, perkara-perkara yang saya sebutkan itu mungkin tidak disedari oleh ahli-ahli Lembaga yang kebanyakannya terdiri daripada pegawai-pegawai kanan Kerajaan yang berpengkalan di Kuala Lumpur ini, yang sudah lama terpisah dari realiti kampung. Oleh itu, kuasa Menteri ini sangat perlu kerana Menteri adalah lebih peka kepada kehendak-kehendak rakyat kerana Menteri itu adalah juga Wakil Rakyat. Kalau Menteri tidak peka pun, Menteri selalu berhubung dengan Wakil-wakil Rakyat yang lain yang membawa masalah-masalah ini kepadanya. Tuan Yang di-Pertua, sehubungan dengan masalah ini, saya merayu apalah kiranya satu, dua orang wakil Rakyat dilantik menjadi Ahli Lembaga ini.

Tuan Yang di-Pertua, mengenai kuasa Menteri ini lagi, saya berpendapat bahawa keputusan yang akan dibuat oleh Menteri nanti, khususnya mengenai perlesenan dan penentuan bilangan teksi di mana-mana negeri atau di mana-mana

kawasan hendaklah berlandaskan kriteria yang flexible, dengan izin. Walaupun pada masa ini wujud struktur pelaksanaan di dalam bentuk jawatankuasa-jawatankuasa pada peringkat negeri, saya ingin mengingatkan Yang Berhormat bahawa ada ketikanya Yang Berhormat Menteri sendiri mesti membuat keputusan muktamat berlandaskan maklumat-maklumat yang didapati oleh pegawai-pegawai Kementerian sendiri. Saya kata demikian kerana kadangkala jawatankuasa-jawatankuasa ini tidak berfungsi langsung. Ura-ura pihak Kementerian hendak berhubung terus dengan pegawai-pegawai daerah untuk mendapat maklumat, berkemungkinan besar akan ditentang oleh Kerajaan Negeri, khususnya negeri-negeri yang mempunyai Civil Servicenya sendiri iaitu bekas negeri-negeri yang dipanggil Unfederated Malay States, dengan izin. Oleh itu, saya mencadangkan supaya diwujudkan suatu unit khas untuk tujuan mendapat maklumat cepat dari mana-mana kawasan yang sedang di dalam pertimbangan Lembaga. Dengan adanya unit ini yang mesti bergerak selalu, masalah kelambatan Lembaga membuat keputusan akan dapat di atasi.

Tuan Yang di-Pertua, wujudnya Lembaga ini yang diberi nama barunya yang berbunyi Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan Tahun 1987 memberi makna yang baru terhadap industri pengangkutan kita. Penekanan terhadap kenderaan perdagangan adalah wajar sekali apabila diambil kira usaha Kerajaan untuk membawa pertumbuhan yang gigih di semua bidang ekonomi, khususnya sektor pengangkutan. Dengan peruntukan-peruntukan yang ada di dalam Akta ini yang lebih mirip kepada membolehkan atau dengan izin, facilitating daripada trend dahulu yang banyak bersifat pengawalan atau, dengan izin, regulatory, saya

berpendapat suatu lagi lorong menuju pembangunan ekonomi negara kita akan wujud. Semoga bermula dari Akta ini pihak Kerajaan akan terus mengambil perhatian yang berat apabila mewujudkan mana-mana Akta yang berkaitan dengan soal-soal ekonomi mengenai sifat membolehkan atau, dengan izin, facilitating ini. Di zaman pembangunan ekonomi ini kita harus membuang sikap tidak boleh dan menganuti sikap yang positif iaitu sikap boleh.

Tuan Yang di-Pertua, saya pohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Saya menjemput Yang Berhormat Menteri menjawab.

9.37 mlm.

Menteri Perusahaan Awam (Puan Napsiah binti Omar): Tuan Yang di-Pertua, saya mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan ribuan terima kasih pada ahli-ahli Yang Berhormat yang telah sudi untuk menyertai di dalam perbahasan berkenaan dengan Rang Undang-undang Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan ini. Kepada Ahli-ahli Yang Berhormat, terutamanya kepada Ahli Yang Berhormat dari Saratok telah membuat kerja saya lebih ringan lagi pada malam ini kerana telah menjawab soalan yang ditimbulkan oleh Ahli Yang Berhormat dari Bukit Bintang iaitu berkenaan dengan Fasal 14(1)(i) iaitu mengenai kereta sewa. Tujuan peruntukan ini adalah untuk membolehkan Lembaga menimbangkan keperluan-keperluan di kawasan tertentu seperti di Sabah dan Sarawak dan di luar bandar yang mana kereta jenis saloon adalah tidak sesuai. Kenderaan seperti land-rover dan jeep adalah lebih sesuai bagi kawasan-kawasan yang susah dilalui. Kenderaan ini biasanya boleh mengambil penumpang lebih daripada 6 orang.

Jadi, Ahli Yang Berhormat dari Bukit Bintang tidak payahlah risau kerana kemungkinan kenderaan yang muatan 12 orang atau lebih tidak akan kita timbangkan untuk digunakan di dalam kawasannya iaitu di kawasan Wilayah Persekutuan.

Tuan Yang di-Pertua, ingin juga saya menyatakan di sini iaitu kereta-kereta teksi yang bulatan kuning ini dikhaskan, dihadkan supaya kereta ini tidak menumpukan pengambilan penumpang-penumpang di kawasan-kawasan yang banyak penumpang sahaja.

Jadi, rayuan Yang Berhormat dari Bukit Bintang untuk membenarkan mereka ini membawa penumpang-penumpang ke destinasi luar daripada Wilayah itu mungkin agak sukar untuk dipertimbangkan. Juga. . . .

Tuan Lee Lam Thye: (Bangun)

Timbalan Yang di-Pertua (Tuan Mohamed Amin bin Haji Daud): Yang Berhormat, ada yang bangun.

Tuan Lee Lam Thye: Penjelasan.

Puan Napsiah binti Omar: Ya.

Tuan Lee Lam Thye: Di sini suka saya bertanya sama ada Yang Berhormat Menteri yang berkenaan sedar di mana ada pelancong yang datang dari luar negeri yang mengambil teksi misalnya teksi dengan bulatan kuning di bandaraya dan meminta supaya dia di bawa ke Subang ataupun di lain-lain tempat yang di luar dari Wilayah, agak sukar bagi pemandu teksi memberitahunya bahawa oleh sebab dia hendak pergi ke Subang itu pemandu teksi tidak boleh membawanya.

Puan Napsiah binti Omar: Saya sedar dan saya kadang-kadang ada juga saya cuba dan mereka mahu juga membawa sampai ke sana dengan alasan iaitu bayaran teksi lebih mahal. Saya pernah mengalaminya kerana dia memberi alasan bila saya balik

daripada Subang katanya kereta saya akan kosong. Jadi, adakalanya juga teksi-teksi yang bulatan kuning itu Ahli Yang Berhormat memangnya dapat penumpangnya luar daripada kawasan yang dihadkan itu.

Berkenaan dengan cadangan Yang Berhormat supaya teksi-teksi yang berhawa dingin itu bayaran tambangnya dimasukkan terus dalam meter, ini sedang dikaji tetapi ingin juga saya menyatakan di sini iaitu kadangkala pula penumpang ini yang meminta supaya jangan diadakan pula, jangan dijalankan kereta itu dengan hawa dingin di mana mereka tidak payah pula membayar tambahan yang 20% itu.

Jadi, tambahan 20% ini lebih kepada teksi yang berhawa dingin adalah untuk memberi pilihan kepada penumpang-penumpang teksi. Walau bagaimanapun, cadangan itu sedang dikaji oleh LPPJ.

Saya ingin juga mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat dari Bukit Bintang yang telah menyedarkan iaitu penggunaan talipinggang ini bukan sahaja untuk keselamatan tetapi ada juga kalanya digunakan untuk menjerat leher pemandu-pemandu teksi itu. Dan mungkin ini akan juga kita memberi pertimbangan untuk mencari satu-satu jalan untuk mengatasinya.

Kepada Ahli Yang Berhormat dari Nibong Tebal saya ucapkan juga terima kasih dan saya di sini atas nasihat-nasihat yang telah diberinya supaya ahli-ahli Lembaga lebih bersabar melayan pelanggan-pelanggan dan juga untuk melonggarkan syarat-syarat iaitu kereta sewa yang berlesen 'C' dilonggarkan supaya pengusaha-pengusaha ini dapat juga mengangkut barang-barang seperti kereta yang diberikan permit 'A'.

Seperti Ahli Yang Berhormat mengetahui ini telah pun kita masukkan di dalam Rang Undang-undang yang baru ini. Juga saya minta kerjasama Ahli Yang Berhormat supaya kita dapat bersama-sama menerangkan prosedur-prosedur ini kepada bakal-bakal pemohon lesen-lesen kereta.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, LPPJ juga mempunyai brocher-brocher ataupun memberi risalah-risalah untuk memberi penerangan-penerangan kepada mereka yang hendak mengisi borang dan sebagainya di kaunter-kaunter LPPJ.

Saya ingin juga mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan terima kasih kepada Ahli Yang Berhormat dari Padang Terap yang telah menimbulkan beberapa perkara seperti Ahli Yang Berhormat mengetahui Kerajaan memanglah sentiasa peka kepada keperluan-keperluan rakyat dan kita akan cuba dan saya akan cuba untuk memastikan iaitu ahli-ahli Lembaga LPPJ akan menjalankan kerja-kerjanya dengan licin.

(Tuan Yang di-Pertua mempergunakan Mesyuarat)

Begitu jugalah atas permintaan Ahli Yang Berhormat tadi berkenaan dengan pelaksanaan, penukaran lesen atas permohonan supaya dipercepatkan permohonan di mana kenderaan kelas 'C' diberi permit untuk membawa ataupun mengangkut hasil-hasil pertanian di musim-musim menuai di musim padi dan juga di musim buah-buahan supaya dipercepatkan oleh Lembaga LPPJ.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingat setakat ini sahaja, dan sekali lagi saya ucapkan ribuan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah mengambil bahagian di dalam perbincangan tadi. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: 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 dikemuka bagi diputuskan, dan disetujui.

Rang Undang-undang dibacakan kali yang kedua dan diserahkan kepada Dewan sebagai Jawatankuasa.

Dewan bersidang sebagai Jawatankuasa.

(Tuan Yang di-Pertua *mem-pengerusikan Jawatankuasa*)

Fasal 1 hingga 58 diperintah jadi sebahagian daripada Rang Undang-undang.

Rang Undang-undang dilaporkan dengan tidak ada pindaan: dibacakan kali yang ketiga dan diluluskan.

USUL

PENANGGUHAN MESYUARAT

Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Dato' Dr Mohamad Yusof bin Haji Mohamed Nor): Tuan Yang di-Pertua, bahawa mengikut Peraturan Mesyuarat 16 (3), saya mencadangkan iaitu Majlis Mesyuarat ini ditangguhkan sekarang.

Setiausaha Parlimen di Jabatan Perdana Menteri (Tuan Othman bin Abdul): Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong.

UCAPAN PENANGGUHAN

MEMBACA DOA/IKRAR PELAJAR-PELAJAR DI MELAKA

9.49 mlm.

Tuan Lim Guan Eng (Kota Melaka): Tuan Yang di-Pertua, saya bangun untuk membela hak-hak pelajar-pelajar bukan Islam di negeri Melaka di mana mereka dipaksa oleh Jabatan

Pendidikan Melaka membaca doa/ikrar dua kali sehari. Kontroversi baru-baru ini yang mewajibkan semua Pelajar-pelajar di Melaka sama ada beragama Islam atau tidak membaca doa/ikrar dua kali sehari tiap-tiap hari telah membangkitkan satu isu kebangsaan yang penting.

Pertama, soal kebebasan beragama seperti yang termaktub dalam Perlembagaan terutamanya sama ada pihak Kerajaan serius menjamin hak-hak mereka yang bukan Islam.

Kedua, soal sama ada pihak Kerajaan Persekutuan ada kuasa ke atas negeri-negeri dalam memutuskan dasar-dasar pelajaran.

Ketiga, sama ada seorang Timbalan Menteri memberi kuasa ke atas pegawai-pegawai Kerajaan awam.

Salah satu daripada hak-hak asasi manusia ialah kebebasan menganuti dan mengamalkan suatu agama mengikut pilihannya. Hak-hak asasi berkenaan yang termaktub dalam Perlembagaan Persekutuan di bawah Perkara 11(1) dan 12(3), masing-masing membenarkan kebebasan beragama dan kebebasan daripada dipaksa mengambil bahagian dalam apa-apa upacara agama lain.

Oleh yang demikian, keputusan baru-baru ini oleh Jabatan Pendidikan Melaka (JPM) bahawa semua penuntut-penuntut termasuk yang bukan Islam diperlukan atau diwajibkan membaca doa/ikrar bukan sahaja menyalahkan hak-hak asasi manusia tetapi juga tidak mematuhi keluhuran Perlembagaan.

Amalan membaca doa/ikrar mengikut aturcara-aturcara Islam seperti yang boleh dibuktikan bahawa keputusan ini dikeluarkan oleh Bahagian Hal Ehwal Pendidikan Islam dalam Jabatan yang sama. Amalan ini tidak asing bagi mereka yang beragama Islam tetapi adalah asing sekali bagi mereka yang beragama Hindu dan Buddha.

Jikalau Barisan Nasional benar-benar dengan izin, committed terhadap kebebasan agama seperti yang dijanjikan di dalam manifesto pilihanraya umum 1986 ianya mestilah membatalkan keputusan ke atas mereka yang bukan Islam yang menganggapnya sebagai sumbang dan menghinakan.

Kedua, sesuatu kejadian yang belum pernah berlaku dan mengejutkan di mana beberapa pegawai-pegawai Kerajaan awam dari Ketua Pengarah Pendidikan, Datuk Wira Haji Abdul Rahman Arshad ke Guru Besar Sekolah Menengah Munshi Abdullah, Melaka, Puan Faridah binti Bujang yang bukan sahaja memberontak secara terbuka terhadap Timbalan Menteri Pendidikan, Yang Berhormat dari Senai kerana enggan mematuhi tetapi juga secara terbuka membidas beliau. Yang Berhormat dari Senai telah mengeluarkan satu arahan pada 23hb April tahun ini bahawa keputusan dari JPM digugurkan. Beliau mengesahkan arahannya sekali lagi pada 5hb Mei tahun ini apabila saya bersama-sama rakan-rakan saya ADUN dari Durian Daun, Yang Berhormat Tuan Kam Khim Hock. . . .

Drs Suleiman bin Mohamed: *(Bangun)*

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat bangun atas apa?

Tuan Lim Guan Eng: Itu sahaja ucapan saya. Terima kasih.

Drs Suleiman bin Mohamed: Peraturan Mesyuarat 13, tidak cukup kuora.

Tuan Lim Kit Siang: Tetapi ucapan Ahli Yang Berhormat Kota Malaka sudah habis.

Tuan Yang di-Pertua: Setiausaha, cuba bilang kuoram. 8—tidak cukup kuoram.

Tuan Lim Kit Siang: Tidak mengikut point of order, tidak ada Timbalan Menteri Pendidikan pun, mereka cuai, sebab itu tidak ada koram. Mana ada Menteri Pendidikan, mana Timbalan Menteri Pendidikan? Apa ini, kita boleh tunggu.

Tuan Ong Tin Kim: *(Bangun)*

Tuan Lim Kit Siang: Dia bangun, mahu jawab, boleh jawab? Dia mahu jawab.

Tuan Yang di-Pertua: Setiausaha, bunyikan loceng.

(Loceng dibunyikan: Ahli-ahli dikira, 18 Ahli hadir).

Tuan Yang di-Pertua: Tidak cukup kuoram. Maka dengan hal yang demikian, Ahli-ahli Yang Berhormat, saya terpaksa tangguhkan mesyuarat kali ini sehingga ke suatu masa yang tidak ditetapkan.

Dewan ditangguhkan pada pukul 9.53 malam.