

Bil. 23

**Rabu
26 Julai 2017**



MALAYSIA

**PENYATA RASMI PARLIMEN
DEWAN RAKYAT**

**PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA**

K A N D U N G A N

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN	(Halaman 1)
RANG UNDANG-UNDANG: Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017	(Halaman 19)

AHLI-AHLI DEWAN RAKYAT

1. Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, Tan Sri Datuk Seri Panglima Pandikar Amin bin Haji Mulia, P.S.M., S.P.D.K., S.U.M.W., P.G.D.K., J.S.M., J.P.
2. “ Timbalan Yang di-Pertua, Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee, S.M.W., P.G.D.K., A.S.D.K. [Beluran] - UMNO
3. “ Timbalan Yang di-Pertua, Dato’ Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said, D.I.M.P., S.M.P., K.M.N., S.S.A.P. [Kuala Krau] - UMNO

MENTERI

1. Yang Amat Berhormat Perdana Menteri dan Menteri Kewangan, Dato’ Sri Mohd. Najib bin Tun Abdul Razak, Orang Kaya Indera Shah Bandar, S.P.D.K., S.S.A.P., S.S.S.J., S.I.M.P., D.P.M.S., D.S.A.P., P.N.B.S., D.K., S.P.M.K., S.P.M.S., D.M.K., S.P.S.A., S.P.N.S., D.U.P.N., D.U.N.M, D.P. (Pekan) – UMNO
2. “ Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Dalam Negeri, Dato’ Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi, S.S.A.P., D.P.M.P., D.M.S.M., A.M.P., P.P.T., P.J.K., J.P., S.P.M.P., S.J.M.K., S.P.S.N., S.P.D.K., D.U.N.M., P.N.B.S., D.P.M.K., [Bagan Datuk] - UMNO
3. Yang Berhormat Menteri Pengangkutan, Dato’ Sri Liow Tiong Lai, D.G.S.M., S.S.A.P., D.I.M.P., S.M.P., S.P.M.P. [Bentong] – MCA
4. “ Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. S. Subramaniam, P.J.N., K.M.N., P.J.K., D.G.S.M., [Segamat] - MIC
5. “ Menteri Perusahaan, Perladangan dan Komoditi, Datuk Seri Mah Siew Keong, A.M.P., D.P.M.P., S.M.W [Telok Intan] – GERAKAN
6. “ Menteri Pelancongan dan Kebudayaan, Dato’ Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz, S.S.A.P, S.P.M.P., D.M.S.M., A.M.P., B.K.T., D.J.M.K., [Padang Rengas] – UMNO
7. “ Menteri Pertahanan, Dato’ Seri Hishammuddin bin Tun Hussein, S.P.M.P, S.S.A.P, S.I.M.P., D.P.M.J., D.S.A.P., P.N.B.S., D.G.S.M., S.P.D.K. [Sembrong] – UMNO
8. “ Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri, Dato’ Sri Mustapa Mohamed, S.J.M.K., S.S.A.P., S.I.M.P., D.P.M.S. [Jeli] – UMNO
9. “ Menteri Tenaga, Teknologi Hijau dan Air, Datuk Seri Panglima Dr. Maximus Johnity Ongkili, P.G.D.K., A.S.D.K., J.P., S.P.D.K., D.G.S.M., [Kota Marudu] – PBS
10. “ Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani, Dato’ Sri Ahmad Shabery Cheek, S.S.A.P., D.P.M.T. [Kemaman] – UMNO
11. “ Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah, Dato’ Sri Ismail Sabri bin Yaakob, S.S.A.P., D.I.M.P., D.M.S.M., A.D.K. [Bera] – UMNO
12. “ Menteri Luar Negeri, Dato’ Sri Anifah bin Haji Aman, S.S.A.P., D.I.M.P., P.G.D.K., A.S.D.K., J.P., S.P.D.K. [Kimanis] – UMNO
13. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Mejar Jeneral (B) Dato’ Seri Jamil Khir bin Baharom, P.S.A.T., D.I.M.P., D.S.N.S., D.S.D.K., P.A.T., J.S.M., K.A.T., K.M.N., A.M.K., P.J.M., S.S.D.K., D.N.S. [Jerai] – UMNO
14. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Tan Sri Datuk Seri Panglima Joseph Kurup, P.S.M., S.S.A.P., S.P.D.K., P.G.D.K., J.P. [Pensiangan] – PBRS
15. “ Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Datuk Seri Panglima Madius Tangau, J.S.M., P.G.D.K., J.P., A.D.K., S.P.D.K. [Tuaran] – UPKO
16. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Datuk Joseph Entulu anak Belaun, P.P.D., P.B.S., P.G.B.K. [Selangau] – PRS

17. Yang Berhormat Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Dato' Sri Hajah Rohani binti Abdul Karim, P.G.B.K., P.B.S., P.P.B., S.S.A.P. [Batang Lupar] – PBB
18. “ Menteri Kerja Raya, Dato' Sri Haji Fadillah bin Yusof, P.G.B.K., A.B.S., S.S.A.P., D.G.S.M. [Petrajaya] – PBB
19. “ Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Richard Riot anak Jaem, P.J.N., J.B.S., K.M.N., S.S.A.P. [Serian] – SUPP
20. “ Menteri Wilayah Persekutuan, Datuk Seri Tengku Adnan Tengku Mansor, S.S.A.P., D.G.S.M., S.I.M.P., S.J.M.K., D.M.S.M., P.J.N., D.S.D.K., D.S.A.P., K.M.N., D.I.M.P. [Putrajaya] – UMNO
21. “ Menteri Pendidikan Tinggi, Dato' Seri Haji Idris Jusoh, S.S.M.Z., D.P.M.T., P.J.K. [Besut] – UMNO
22. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim, S.P.M.P., S.S.A.P., A.M.P [Arau] – UMNO
23. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Datuk Paul Low Seng Kuan, P.J.N., K.M.M. – *Senator*
24. “ Menteri Belia dan Sukan, Brig. Jen. Khairy Jamaluddin [Rembau] – UMNO
25. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Datuk Seri Abdul Rahman Dahlan, D.I.M.P., A.D.K., P.G.D.K., S.M.W. [Kota Belud] – UMNO
26. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato' Sri Hajah Nancy binti Shukri, K.M.N., P.G.B.K., S.S.A.P. [Batang Sadong] – PBB
27. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong, D.M.S.M., D.G.S.M. [Ayer Hitam] – MCA
28. “ Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan, Dato' Seri Hamzah bin Zainudin, S.P.M.P., D.P.M.P., D.P.T.J., K.M.N., A.M.P., P.P.T., J.P. [Larut] – UMNO
29. “ Menteri Sumber Asli dan Alam Sekitar, Dato Sri Dr. Haji Wan Junaidi Tuanku Jaafar, P.J.N., P.B.S., J.B.S., J.S.M., P.N.B.S. [Santubong] – PBB
30. “ Menteri Pendidikan, Dato' Seri Mahdzir Khalid, S.H.M.S., S.S.D.K., D.P.M.P., J.P., B.K.M. [Padang Terap] – UMNO
31. “ Menteri Komunikasi dan Multimedia, Datuk Seri Panglima Dr. Mohd Salleh bin Tun Said Keruak, S.P.D.K. – *Senator*
32. “ Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato' Sri Azalina Dato' Othman Said, D.P.M.K., S.P.M.P., D.P.M.S., D.G.M.K., P.G.D.K. [Pengerang] – UMNO
33. “ Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri II, Datuk Seri Ong Ka Chuan, S.P.M.P., D.P.M.P., P.M.P. [Tanjong Malim] – MCA
34. “ Menteri Kewangan II, Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani, P.J.N., D.S.I.S., S.M.W. [Titiwangsa] – UMNO
35. “ Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Tan Sri Haji Noh bin Omar, P.S.M, D.P.M.S., D.M.S.M., K.M.N., A.S.A., P.J.K., J.P., [Tanjong Karang] – UMNO

TIMBALAN MENTERI

1. Yang Berhormat Timbalan Menteri Belia dan Sukan, Datuk M. Saravanan, D.M.S.M., P.M.W., A.M.N. [Tapah] – MIC
2. “ Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Rosnah binti Haji Abdul Rashid Shirlin, A.D.K., A.S.D.K., J.P., P.G.D.K. [Papar] – UMNO
3. “ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato' Razali bin Ibrahim, D.I.M.P., P.K.C. [Muar] – UMNO

4. Yang Berhormat Timbalan Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri, Datuk Haji Ahmad bin Haji Maslan, D.M.S.M., P.J.K. [Pontian] – UMNO
5. “ Timbalan Menteri Tenaga, Teknologi Hijau dan Air, Dato’ Sri Dr. James Dawos Mamit, P.S.B.S., P.P.B., P.P.S., P.P.D., S.S.A.P. [Mambong] – PBB
6. “ Timbalan Menteri Kewangan, Dato’ Lee Chee Leong, D.P.M.P., A.M.P. – *Senator*
7. “ Timbalan Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri, Datuk Chua Tee Yong, D.P.S.M. [Labis] – MCA
8. “ Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Datuk Hajah Azizah binti Datuk Seri Panglima Mohd. Dun, D.I.M.P., P.G.D.K. [Beaufort] – UMNO
9. “ Timbalan Menteri Kesihatan, Dato’ Seri Dr. Hilmi bin Yahaya, D.G.P.N., D.M.P.N. [Balik Pulau] – UMNO
10. “ Timbalan Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Datuk Halimah binti Mohd. Sadique, P.J.N., P.I.S. [Tenggara] – UMNO
11. “ Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi, P.J.N., A.M.N., P.I.S. [Sri Gading] – UMNO
12. “ Timbalan Menteri Wilayah Persekutuan, Dato’ Dr. Loga Bala Mohan a/l Jaganathan, D.S.S.A., D.S.P.N. – *Senator*
13. “ Timbalan Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani, Dato’ Sri Haji Tajuddin bin Abdul Rahman, D.P.M.P., D.M.S.M., K.M.N., A.M.P., J.P. [Pasir Salak] – UMNO
14. “ Timbalan Menteri Sumber Asli dan Alam Sekitar, Datuk Ir. Dr. Haji Hamim bin Samuri, K.M.N., P.P.N., P.J.N. [Ledang] – UMNO
15. “ Timbalan Menteri Pendidikan, Datuk P. Kamalanathan a/l P. Panchanathan, K.M.N., P.J.K., P.M.W. [Hulu Selangor] – MIC
16. “ Timbalan Menteri Komunikasi dan Multimedia, Dato’ Jailani bin Johari, D.S.M.Z., D.I.M.P. [Hulu Terengganu] – UMNO
17. “ Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Datuk Dr. Yap Kain Ching @ Mary Yap Ken Jin, P.G.D.K., A.S.D.K., A.D.K., J.P. [Tawau] – PBS
18. “ Timbalan Menteri Sumber Manusia, Dato’ Sri Haji Ismail bin Haji Abd. Muttalib, S.A.P., A.A.P., A.M.P., P.K.C., D.I.M.P., D.S.A.P., S.S.A.P. [Maran] – UMNO
19. “ Timbalan Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah, Datuk Alexander Nanta Linggi, D.P.M.P., D.M.S.M., A.M.P., P.P.T., P.J.K., J.P., P.B.S., A.B.S. [Kapit] – PBB
20. “ Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Datuk Wira Dr. Abu Bakar bin Mohamad Diah, D.M.S.M., D.C.S.M. [Tangga Batu] – UMNO
21. “ Timbalan Menteri Pertahanan, Dato’ Seri Mohd. Johari bin Baharum, S.I.M.P., D.S.D.K., D.M.S.M., J.P., D.I.M.P., D.S.M., A.M.K., B.K.M., P.J.K., S.S.A.P. [Kubang Pasu] – UMNO
22. “ Timbalan Menteri Pelancongan dan Kebudayaan, Datuk Mas Ermieyati binti Samsudin, D.S.M., B.C.M., A.N.S., P.J.K., P.B.B., D.M.S.M [Masjid Tanah] – UMNO
23. “ Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Nur Jazlan bin Mohamed, P.G.D.K. [Pulai] – UMNO
24. “ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato’ Dr. Asyraf Wajdi bin Dato’ Dusuki, D.I.M.P. – *Senator*
25. “ Timbalan Menteri Pendidikan, Datuk Chong Sin Woon, D.P.S.M. – *Senator*
26. “ Timbalan Menteri Luar Negeri, Dato’ Seri Reezal Merican, D.I.M.P., S.S.A.P. [Kepala Batas] – UMNO

27. Yang Berhormat Timbalan Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah, Datuk Haji Ahmad Jazlan bin Yaakub, P.J.N., K.M.N. [Machang] – UMNO
28. “ Timbalan Menteri Dalam Negeri, Dato’ Masir Kujat, P.P.B., D.I.M.P., J.M.N. [Sri Aman] - PRS
29. “ Timbalan Menteri Pertanian dan Industri Asas Tani, Dato’ Nogeh anak Gumbek, D.I.M.P. [Mas Gading] – SPDP
30. “ Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri, Dato’ Sri Devamany a/l S. Krishnasamy, S.S.A.P., D.I.M.P., S.M.P., P.P.T. – *Senator*
31. “ Timbalan Menteri Kewangan, Dato’ Wira Othman bin Aziz, D.S.D.K., B.K.M., A.S.K., D.G.M.K. [Jerlun] – UMNO
32. “ Timbalan Menteri Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi dan Kepenggunaan, Dato’ Henry Sum Agong, P.B.S., P.S.B.S. [Lawas] – PBB
33. “ Timbalan Menteri Perusahaan, Perladangan dan Komoditi, Datuk Datu Nasrun bin Datu Mansur, P.G.D.K. [Silam] – UMNO

AHLI-AHLI (BN)

1. Yang Berhormat Datuk Aaron Ago anak Dagang, P.J.N. [Kanowit] - PRS
2. “ Dato’ Abd. Aziz Sheikh Fadzir, D.S.M.S. [Kulim-Bandar Baharu] - UMNO
3. “ Datuk Dr. Haji Abd. Latiff Ahmad, D.M.S.M, S.S.A.P, P.J.N., D.P.M.K. [Mersing] – UMNO
4. “ Datuk Seri Panglima Abdul Azeez bin Abdul Rahim, P.J.N., D.I.M.P., J.P., S.P.D.K., S.J.M.K., S.S.A.P, D.H.M.S, D.C.S.M., P.J. [Baling] – UMNO
5. “ Datuk Seri Panglima Haji Abdul Ghapur bin Salleh, P.G.D.K., J.P., S.P.D.K. [Kalabakan] – UMNO
6. “ Dato’ Sri Haji Abdul Manan Ismail, S.S.A.P., D.I.M.P., P.K.C., D.S.A.P. [Paya Besar] – UMNO
7. “ Dato’ Haji Abdul Rahman bin Mohamad, D.I.M.P., S.M.P., A.M.P. [Lipis] – UMNO
8. “ Datuk Abdul Rahim bin Bakri, D.M.S.M., A.S.D.K. [Kudat] – UMNO
9. “ Datuk Haji Abdul Wahab bin Haji Dolah, J.B.K., P.G.B.K [Igan] – PBB
10. “ Dato’ Ahmad Fauzi Zahari, D.P.T.J. [Setiawangsa] - UMNO
11. “ Datuk Seri Haji Ahmad bin Haji Hamzah, D.C.S.M., D.M.S.M., K.M.N., P.J.K., D.G.S.M., S.S.A.P. [Jasin] – UMNO
12. “ Dato’ Seri Haji Ahmad Husni bin Mohamad Hanadzlah, S.P.M.P., D.P.M.P., A.M.P., P.P.T., J.P. [Tambun] – UMNO
13. “ Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang, J.B.K., P.B.S., A.B.S. [Sibuti] - PBB
14. “ Dato’ Haji Ahmad Nazlan bin Idris, D.I.M.P., [Jerantut] – UMNO
15. “ Datuk Amar Douglas Uggah Embas, P.G.B.K., P.B.S., A.M.N., A.B.S., D.A., P.N.B.S. [Betong] – PBB
16. “ Tan Sri Datuk Seri Panglima Haji Annuar bin Haji Musa, P.S.M., S.P.D.K., D.G.S.M., S.I.M.P. [Ketereh] – UMNO
17. “ Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang] – UMNO
18. “ Tuan Anyi Ngau [Baram] – SPDP
19. “ Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar] - UMNO
20. “ Dato’ Sri Bung Moktar bin Radin, P.G.D.K., A.S.D.K., A.D.K., S.S.A.P. [Kinabatangan] – UMNO
21. “ Tuan Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh, A.M.N., P.S.K. [Setiu] – UMNO

22. Yang Berhormat Datuk Dr. Ewon Ebin, P.G.D.K., J.M.N. [Ranau] – UPKO
23. “ Tuan Haji Hasbi bin Haji Habibollah, J.S.M. [Limbang] - PBB
24. “ Dato’ Hasbullah bin Osman, D.P.M.P., A.M.P., J.P. [Gerik] – UMNO
25. “ Dato’ Sri Hasan bin Arifin, D.S.A.P., S.S.A.P. [Rompin] – UMNO
26. “ Dato’ Sri Hasan bin Malek, D.S.N.S., D.M.S.M., D.S.M., J.P., K.M.N., A.M.N., P.M.C., P.J.K., B.K.C., D.S.A.P., S.S.A.P., S.U.N.S., S.S.N.S. [Kuala Pilah] – UMNO
27. “ Dato’ Sri Ikmal Hisham bin Abdul Aziz, D.I.M.P., S.S.A.P. [Tanah Merah] - UMNO
28. “ Dato’ Sri Dr. Haji Irmohizam bin Haji Ibrahim, S.S.A.P., D.I.M.P., J.M.N., K.M.N., B.C.M., P.B.B., P.J.P., J.P. [Kuala Selangor] – UMNO
29. “ Prof. Dr. Ismail bin Daut [Merbok] – UMNO
30. “ Tan Sri Datuk Seri Panglima Joseph Pairin Kitingan, P.M.N., J.P., S.P.D.K., S.S.A.P., P.N.B.S., P.G.D.K. [Keningau] – PBS
31. “ Datuk Joseph Salang anak Gandum, D.S.P.N., A.M.N., P.G.B.K. [Julau] – PRS
32. “ Datuk Jumat bin Haji Idris [Sepanggar] – UMNO
33. “ Datuk Juslie bin Haji Ajirol, P.G.D.K., A.S.D.K. [Libaran] - UMNO
34. “ Datuk Koh Nai Kwong, D.M.S.M., D.S.M., B.C.M., P.J.K. [Alor Gajah] – MCA
35. “ Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau] - MCA
36. “ Datuk Liang Teck Meng, P.J.N. [Simpang Renggam] - GERAKAN
37. “ Datuk Linda Tsen Thau Lin, J.M.N. [Batu Sapi] – PBS
38. “ Dr. Mansor bin Haji Abd. Rahman [Sik] -UMNO
39. “ Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh, P.G.D.K., J.S.M., A.D.K., B.S.K. [Putatan] – UPKO
40. “ Datin Mastura binti Tan Sri Dato’ Mohd Yazid [Kuala Kangsar] – UMNO
41. “ Dato’ Haji Mohd Fasih bin Mohd. Fakeh, P.J.K., K.M.N. [Sabak Bernam] – UMNO
42. “ Tan Sri Mohd. Isa bin Abdul Samad, S.U.M.W., S.P.N.S., P.S.M., D.S.N.S., P.M.C. [Jempol] – UMNO
43. “ Dato’ Haji Mohd. Zaim bin Abu Hasan, D.P.M.P., A.M.P., P.P.T. [Parit] – UMNO
44. “ Dato’ Sri Dr. Muhammad Leo Michael Toyad Abdullah, P.N.B.S., P.G.B.K., J.B.S., J.B.K. [Mukah] – PBB
45. “ Dato’ Ir. Nawawi bin Ahmad, D.S.D.K., A.M.K., B.K.M. [Langkawi] – UMNO
46. “ Dato’ Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali, D.P.M.P. [Bagan Serai] – UMNO
47. “ Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid, D.P.S.M. [Kota Tinggi] - UMNO
48. “ Datuk Hajah Norah Abd. Rahman, P.J.N. [Tanjong Manis] - PBB
49. “ Dato’ Dr. Noraini binti Ahmad, D.S.A.P., D.M.S.M. [Parit Sulong] – UMNO
50. “ Dato’ Hajah Normala binti Abdul Samad, A.M.N., D.I.M.P. [Pasir Gudang] – UMNO
51. “ Dato’ Wira Othman bin Abdul, D.G.M.K., D.S.S.A., S.D.K., A.M.K. [Pendang] – UMNO
52. “ Datuk Seri Palanivel a/l K. Govindasamy, D.S.S.A., S.S.A., P.J.K., S.M.W. [Cameron Highlands] – MIC
53. “ Datuk Raime Unggi, P.G.D.K. [Tenom] - UMNO

54. Yang Berhormat Datuk Rozman bin Isli, K.M.W, P.P.N [Labuan] - UMNO
55. “ Puan Rubiah binti Haji Wang [Kota Samarahan] - PBB
56. “ Datuk Sapawi bin Haji Ahmad, P.G.D.K., A.S.D.K., J.P. [Sipitang] – UMNO
57. “ Datuk Haji Shabudin bin Yahaya, P.J.K. [Tasek Gelugor] – UMNO
58. “ Ir. Shahrudin bin Ismail, P.M.P., P.J.K. [Kangar] - UMNO
59. “ Tan Sri Shahrir bin Abdul Samad, P.S.M., S.U.M.W. [Johor Bahru] - UMNO
60. ” Dato’ Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah, D.P.M.P., S.M.S., P.P.N., P.P.T. [Lenggong] – UMNO
61. “ Datuk Seri Shaziman bin Abu Mansor, D.G.S.M., D.S.A.P., D.S.N.S., S.P.M.P., A.N.S., J.P. [Tampin] – UMNO
62. “ Tan Sri Tengku Razaleigh Hamzah, D.K., S.P.M.K., P.S.M., S.S.A.P., S.P.M.S. [Gua Musang] – UMNO
63. “ Dato’ Seri Tiong King Sing, S.S.S.A., D.S.S.A., J.P., P.J.N. [Bintulu] – SPDP
64. “ Datuk Wilson Ugak anak Kumbong, P.J.N. [Hulu Rajang] - PRS
65. “ Dato’ Sri Wee Jeck Seng, S.S.A.P., D.M.S.M. [Tanjong Piai] - MCA
66. “ Datuk William @ Nyallau anak Badak, P.B.B., P.P.S., P.J.N. [Lubok Antu] – PRS
67. “ Tan Sri William Mawan Ikom, P.S.M., P.N.B.S., P.G.B.K., A.M.N., P.B.S., P.P.D. [Saratok] – SPDP
68. “ Datuk Zahidi bin Zainul Abidin, D.M.S.M., S.M.P. [Padang Besar] - UMNO
69. “ Dato’ Haji Zainudin bin Haji Ismail, A.N.S., P.M.C., P.J.K. [Jelebu] – UMNO

AHLI-AHLI (PKR)

1. Yang Berhormat Dato’ Abdullah Sani bin Abdul Hamid, D.S.P.N. [Kuala Langat]
2. “ Dr. Azman bin Ismail [Kuala Kedah]
3. “ Tuan Chua Tian Chang @ Tian Chua [Batu]
4. “ Dato’ Fauzi bin Abdul Rahman, D.I.M.P., A.M.P., P.P.N. [Indera Mahkota]
5. “ Puan Hajah Fuziah binti Salleh [Kuantan]
6. “ Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]
7. “ Tuan Gooi Hsiao-Leung [Alor Setar]
8. “ Tuan Hee Loy Sian [Petaling Jaya Selatan]
9. “ Dato’ Johari bin Abdul, D.S.D.K. [Sungai Petani]
10. “ Dato’ Haji Kamarudin bin Jaffar, D.S.N.S., B.C.M. [Tumpat]
11. “ Dato’ Kamarul Baharin bin Abbas, D.S.S.A. [Telok Kemang]
12. “ Dr. Lee Boon Chye [Gopeng]
13. “ Dato’ Mansor bin Othman, D.M.P.N. [Nibong Tebal]
14. “ Dr. Michael Teo Yu Keng [Miri]
15. “ Tuan Laksamana Pertama (B) Haji Mohamad Imran bin Abd Hamid, P.A.T., P.C.M., S.M.S., A.C.M., A.M.S., K.M.N., K.A.T., P.P.A., P.P.P. [Lumut]
16. “ Dato’ Seri Mohamed Azmin bin Ali, S.P.M.S, D.S.M.S. [Gombak]

17. “ Datuk Mohd Idris bin Jusi, A.M.N., A.M.S., D.S.M., D.M.S.M. [Batu Pahat]
18. “ Tuan Mohd. Rafizi bin Ramli [Pandan]
19. “ Tuan N. Surendran a/l K. Nagarajan [Padang Serai]
20. “ Puan Nurul Izzah binti Anwar [Lembah Pantai]
21. “ Tuan R. Sivarasa [Subang]
22. “ Tuan Shamsul Iskandar @ Yusre bin Mohd. Akin [Bukit Katil]
23. “ Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]
24. “ Dato’ Dr. Tan Kee Kwong, D.M.P.M. [Wangsa Maju]
25. “ Datuk Seri Dr. Wan Azizah binti Wan Ismail, D.P.P.N. [Permatang Pauh]
26. “ Tuan William Leong Jee Keen [Selayang]
27. “ Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]
28. “ Puan Hajah Zuraida binti Kamaruddin [Ampang]

AHLI-AHLI (DAP)

1. Yang Berhormat Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]
2. “ Tuan Charles Anthony Santiago [Klang]
3. “ Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]
4. “ Tuan Er Teck Hwa [Bakri]
5. “ Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]
6. “ Tuan Gobind Singh Deo [Puchong]
7. “ Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]
8. “ Dr. Ko Chung Sen [Kampar]
9. “ Tuan Liew Chin Tong [Kluang]
10. “ Tuan Lim Guan Eng [Bagan]
11. “ Tuan Lim Kit Siang [Gelang Patah]
12. “ Tuan Lim Lip Eng [Segambut]
13. “ Tuan Loke Siew Fook [Seremban]
14. “ Tuan M. Kulasegaran [Ipoh Barat]
15. “ Dato’ Mohd. Ariff Sabri bin Abdul Aziz, D.I.M.P. [Raub]
16. “ Tuan Ng Wei Aik [Tanjong]
17. “ Tuan Nga Kor Ming [Taiping]
18. “ Dato’ Ngeh Koo Ham, D.P.M.P. [Beruas]
19. “ Dr. Ong Kian Ming [Serdang]
20. “ Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]
21. “ Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]
22. “ Puan P. Kasthuriraani A/P Patto [Batu Kawan]
23. “ Tuan Tony Pua Kiam Wee [Petaling Jaya Utara]
24. “ Tuan Ramkarpal Singh A/L Karpal Singh [Bukit Gelugor]
25. “ Tuan Sim Chee Keong [Bukit Mertajam]
26. “ Tuan Sivakumar Varatharaju Naidu [Batu Gajah]
27. “ Tuan Su Keong Siong [Ipoh Timur]
28. “ Tuan Tan Kok Wai [Cheras]

29. “ Dr. Tan Seng Giaw [Kepong]
30. “ Tuan Teo Kok Seong [Rasah]
31. “ Puan Teo Nie Ching [Kulai]
32. “ Puan Teresa Kok Suh Sim [Seputeh]
33. “ Tuan Wong Ling Biu [Sarikei]
34. “ Tuan Wong Sze Phin @ Jimmy [Kota Kinabalu]
35. “ Tuan Wong Tien Fatt @ Wong Nyuk Foh [Sandakan]
36. “ Tuan Zairil Khir Johari [Bukit Bendera]

AHLI-AHLI (PAS)

1. Yang Berhormat Dato' Seri Haji Abdul Hadi bin Awang, S.S.M.T. [Marang]
2. “ Tuan Ahmad Baihaki bin Atiqullah [Kubang Kerian]
3. “ Tuan Ahmad Marzuk bin Shaary [Bachok]
4. “ Dr. Che Rosli bin Che Mat [Hulu Langat]
5. “ Tuan Idris bin Haji Ahmad [Bukit Gantang]
6. “ Dr. Izani bin Husin [Pengkalan Chepa]
7. “ Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar, D.S.D.K. [Pokok Sena]
8. “ Dato' Dr. Mohd. Khairuddin bin Aman Razali, D.M.P., D.I.M.P. [Kuala Nerus]
9. “ Tuan Haji Nasrudin bin Hassan [Temerloh]
10. “ Dato' Dr. Nik Mazlan Nik Mohamad, D.J.M.K [Pasir Puteh]
11. “ Tuan Nik Mohamad Abduh bin Nik Abdul Aziz [Pasir Mas]
12. “ Puan Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff [Rantau Panjang]
13. “ Dato' Takiyuddin bin Hassan, D.J.M.K., J.P. [Kota Bharu]
14. “ Tuan Haji Wan Hassan bin Mohd. Ramli, P.J.C., J.P. [Dungun]

AHLI-AHLI (AMANAH)

1. Yang Berhormat Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]
2. “ Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]
3. “ Dr. Mohd. Hatta bin Md. Ramli [Kuala Krai]
4. “ Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]
5. “ Dato' Raja Kamarul Bahrin Shah, D.P.M.T [Kuala Terengganu]
6. “ Dr. Hajah Siti Mariah binti Mahmud [Kota Raja]

PSM

1. Yang Berhormat Dr. Michael Jeyakumar Devaraj [Sungai Siput]

AHLI-AHLI (BEBAS)

1. Yang Berhormat Tan Sri Dato' Seri Abdul Khalid bin Ibrahim, P.S.M., D.P.M.S., D.S.A.P., S.P.M.S. [Bandar Tun Razak]
2. “ Tuan Sim Tong Him [Kota Melaka]

PARTI PRIBUMI BERSATU MALAYSIA (PPBM)

1. Yang Berhormat Tan Sri Dato' Haji Muhyiddin bin Mohd. Yassin, P.S.M., S.P.M.P., S.P.M.J., S.M.J., P.I.S., B.S.I., S.H.M.S., S.P.S.A., S.P.M.P., S.U.N.S., S.P.D.K., D.P., P.N.B.S. [Pagoh]

WARISAN

1. Yang Berhormat Dato' Seri Haji Mohd. Shafie bin Haji Apdal, P.G.D.K., D.S.A.P., D.M.S.M., J.P., S.P.M.P., S.P.D.K., P.G.D.K. [Semporna]
2. “ Tuan Ignatius Dorell Leiking [Penampang]

DEWAN RAKYAT

Ketua Pentadbir Parlimen
Datuk Awang Alik bin Jeman

Setiausaha Dewan Rakyat
Datuk Roosme binti Hamzah

Setiausaha Bahagian (Pengurusan Dewan)
Puan Lavinia A/P Vyveganathan

PETUGAS-PETUGAS
CAWANGAN PENYATA RASMI (HANSARD)

Azhari bin Hamzah
Monarita binti Mohd Hassan
Rosna binti Bujairomi
Alzian bt. Baharudin
Halijah binti Mat Sin @ Mt Zain

Siti Norlina binti Ahmad
Noraidah binti Manaf
Nor Hamizah binti Haji Hassan

Nor Liyana binti Ahmad
Zatul Hijanah binti Yahya
Sharifah Nor Asilah binti Syed Basir
Nik Nor Ashikin binti Nik Hassan
Hafilah binti Hamid
Siti Norhazarina binti Ali
Nor Faraliza binti Murad @ Nordin Alli
Sherliza Maya binti Talkah
Tengku Sofia Dora binti Tengku Mohamad
Nurul Atikah binti Basrudin
Nor Effazimmah binti Maliki
Nur Annisa binti Hamid
Sharifah Nazurah binti Wan Sahdi
Herdawati binti Mohd Amir Abbu
Mohd Salleh bin Ak Atoh

Azmir bin Mohd Salleh
Mohd. Izwan bin Mohd. Esa
Nor Kamsiah binti Asmad
Siti Zubaidah binti Karim
Aifarina binti Azaman
Noorfazilah binti Talib
Farah Asyraf binti Khairul Anuar
Julia binti Mohd. Johari
Syahila binti Ab Mohd Khalid
Ismalinda binti Ismail
Hazliana binti Yahaya
Amir Arshad bin Ab Samad
Sharifah Raabiatul Adawiyah binti Syed Mohamed
Nik Nor Nazrin binti Nik Ab Rahman
Nurul Fadhillah binti Ibharim
Hizamihatim Maggiha bin Juara

MALAYSIA
DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGGAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA
Rabu, 26 April 2017
Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi
DOA

[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee)
mempengerusikan Mesyuarat]

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

1. **Dato' Haji Mohd Zaim Bin Abu Hasan [Parit]** minta Menteri Kewangan menyatakan apakah langkah serta strategi kerajaan dalam menyelesaikan permasalahan Wang Tak Dituntut (WTD).

Timbalan Menteri Kewangan [Dato' Wira Othman bin Aziz]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Yang Berhormat Parit merujuk kepada soalan wang yang tidak dituntut ialah wang yang perlu dibayar di sisi undang-undang kepada pemilik yang sepatutnya dalam tempoh masa tertentu seperti mana yang ditetapkan oleh *Unclaimed Moneys Act 1965*. Seperti yang dinyatakan di bawah seksyen 8, akta tersebut, wang tidak tertuntut terbahagi kepada tiga kategori iaitu:

- (i) wang yang kena dibayar di sisi undang-undang kepada empunya tetapi tidak dibayar dalam satu tempoh melebihi satu tahun. Contohnya gaji, bonus, komisen kepada kakitangan, dividen, pemiutang pelbagai atau penghutang pelbagai berbaki kredit dan simpanan tetap tanpa arahan pembaharuan automatik yang telah matang;
- (ii) wang di dalam kredit satu akaun yang tidak dikendalikan oleh empunya dengan apa cara sekalipun dalam tempoh masa melebihi tujuh tahun. Ini macam *dormant account*, contohnya seperti akaun simpanan, akaun semasa dan simpanan tetap yang mempunyai arahan pembaharuan automatik; dan
- (iii) wang dalam kredit sesuatu akaun dagangan yang tidak dikendalikan melalui apa-apa urusan niaga dalam satu tempoh yang melebihi dua tahun contohnya akaun pemiutang perdagangan ataupun dan akaun penghutang dagangan berbaki kredit.

Sekiranya sesuatu akaun yang telah *dormant*, tidak aktif melebihi tujuh tahun, baki akaun tersebut telah menjadi wang tidak dituntut sebagaimana yang ditakrifkan di bawah seksyen 8, *Unclaimed Moneys Act 1965* dan hendaklah diserahkan kepada pendaftar wang tidak dituntut. Pendaftar wang tidak dituntut sebagai pemegang amanah akan menyimpan selamat wang tersebut mengikut peraturan kewangan berkuat kuasa sehingga ianya dituntut oleh empunya yang berhak. Wang tidak dituntut merupakan akaun amanah kerajaan di bawah seksyen 10, Akta Acara Kewangan 1957. Wang tidak dituntut ini akan dibayar kepada empunya tanpa faedah berdasarkan kepada seksyen 11(3) Akta *Unclaimed Moneys Act 1965*.

Melalui pendaftar wang tidak dituntut ini, pelbagai langkah diambil untuk menguatkuasakan akta ini antaranya:

- (i) menjalankan pemeriksaan ke atas syarikat ataupun firma berdasarkan peruntukan seksyen 12(1);

- (ii) mengakaunkan wang tidak dituntut ke akaun amanah kerajaan berdasarkan peruntukan seksyen 11(1); dan
- (iii) mewartakan daftar wang tidak dituntut bagi tujuan pemberitahuan kepada orang awam, ini dibuat pencetakan dan seterusnya disimpan di Perpustakaan Negara kemudian membuat bayaran balik wang tidak dituntut ini kepada pemunya yang berhak.

Untuk rakyat, untuk orang awam, pelbagai kaedah kita buat, kerajaan buat untuk memberi kesedaran. Antaranya program kempen di hari terbuka kementerian ataupun jabatan, hebahan melalui media massa, melalui *website* jabatan, taklimat kepada pelbagai dengan kerjasama pelbagai agensi seperti suruhanjaya syarikat dan sebagainya. Seterusnya akhir sekali, sebagai pemegang amanah, pihak kerajaan bertanggungjawab sepenuhnya ke atas wang tersebut dan sentiasa memastikan ia selamat dalam pegangan kerajaan sehingga ia dituntut. Dalam tempoh itu, wang tersebut akan diurus mengikut tatacara kewangan yang berkuat kuasa. Sekian, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Haji Mohd. Zaim bin Abu Hasan [Parit]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan. Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang telah menjawab soalan tadi. Cuma setakat ini, sejauh manakah wang tidak dituntut itu telah dapat dibayar dan berapa lagi yang belum dibayar, yang dibayar itu apakah cara, apakah tindakan yang telah mereka ambil hingga mereka boleh dibayar wang yang tidak dituntut itu, terima kasih.

Dato' Wira Othman bin Aziz: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Parit di atas soalan tambahan. Untuk makluman Dewan yang mulia ini, kita menyediakan 25 buah kaunter di seluruh negara iaitu 13 di Semenanjung, tujuh buah di Sarawak, empat buah di Sabah dan satu, *insya-Allah* akan kita buka di Putrajaya. Kemudian orang yang terlibat berkaitan perkara ini, prosesnya perlu secara hadir bersendirian ataupun melalui pos ke pejabat ataupun kaunter di pejabat-pejabat AG ini.

Kemudian mereka perlu melengkapkan borang. Kemudian borang itu berserta dengan dokumen-dokumen yang diperlukan, kemudian pejabat akan membuat semakan kalau tidak ada masalah, tidak perlu buat *query* dan sebagainya, terus dibuat kelulusan dan seterusnya pembayaran dibuat melalui sama ada EFT ataupun dengan cek. Selalunya mengikut tatacara kerja, KPI pejabat AG ini bermula dari hari tuntutan dibuat, kalau lengkap semua prosesnya maka *insya-Allah* dalam tempoh sebulan ataupun 30 hari, dia akan dapat terima.

■1010

Kemudian, soalan seterusnya. Sehingga 30 Jun 2017, daripada tahun 1977 sebanyak 55 juta rekod, 55,350,573 rekod berkaitan dengan wang yang tidak dituntut ini ada dalam tangan pejabat pendaftar. Kemudian, jumlah wang yang dikembalikan sehingga 30 Jun yang belum diaudit sebanyak RM88 bilion. Kemudian, yang telah dibayar balik sebanyak RM1.579 bilion, kemudian yang terkumpul sehingga hari ini sebanyak RM5.779 bilion. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Dr. Mohd. Hatta bin Md. Ramli [Kuala Krai]: Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Terima kasih Menteri. Kalau mengikut penjelasan Menteri tadi, cara dan tempoh pengeluaran wang ini bukan susah sangat ya. Agak mudah, tetapi mengikut rekodnya ada 75 peratus lagi wang yang tidak dituntut ini masih tidak dituntut sejak sebegitu lama. Sejak tahun 70-an. Saya hendak bertanya sama ada pihak berkuasa seperti yang disebutkan oleh Menteri tadi akan meneliti rekod-rekod perniagaan dan sebagainya?

Adakah secara aktifnya mereka akan mengutus maklumat kepada mereka yang terlibat yang mempunyai wang yang tidak dituntut ini ataupun sememangnya menunggu masing-masing yang mempunyai wang itu untuk menuntut? Kalau begitu, saya khuatir kalau ada orang-orang yang sudah tidak ada lagi, bagaimanakah sama ada wang ini boleh diturunkan kepada warisnya kah atau bagaimana? Terima kasih.

Dato' Wira Othman bin Aziz: Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Kuala Krai. Seperti yang kita sebut tadi, kerajaan mengambil beberapa langkah untuk bagi penerangan maklumat kepada masyarakat berkaitan dengan tajuk wang tidak dituntut. Contohnya yang kita sebut dalam akta perlu kita wartakan dan disimpan di dalam *archive* di Perpustakaan Negara.

Akan tetapi, hari ini dengan teknologi moden kita boleh *surf website*. Kita hanya perlu tekan nombor IC tetapi nombor IC ini kena ada dua lah, IC baru dan IC lama.

Kemudian, kita boleh carilah baki-baki. Seperti yang saya maklumkan kepada Dewan tadi, rakyat Malaysia hanya ada 31 juta orang. Tetapi akaun-akaun atau rekod-rekod yang dikendalikan oleh pejabat wang yang tidak dituntut ini lebih daripada 55 juta.

Jadi, contohnya, satu orang itu mungkin dia ada akaun dulu, *Post Office Savings Bank* dia ada Bank Bumiputera, dia ada *Commerce*, apa bank lah yang lama-lama, mungkin ada *balance* RM10, RM15, RM20 mungkin ribu, itu terpulang kepada masing-masing. Jadi itulah yang menjadikan rekod-rekod itu terlampau banyak. Akan tetapi, apa pun yang penting inisiatif daripada pemegang akaun itu. Mungkin juga pemegang akaun itu telah meninggal, jadi warisnya berhak untuk membuat tuntutan tetapi mengikut tatacara seperti mana dokumen-dokumen yang diperlukan seperti mana juga yang diuruskan lazimnya dari urusan pusaka dan sebagainya.

Jadi, kita akan bantu sejauh mungkin untuk maklumat-maklumat dan sebagainya tetapi pihak yang hendak menuntut inilah perlu mengambil inisiatif untuk menggerakkan usaha di peringkat awal ini. Yang lainnya kita akan bantu, sebab itulah proses tuntutan itu tidak akan diterima kalau ada satu, dua dokumen yang tidak lengkap.

Jadi dia kena serah dengan lengkap apabila dapat kepada tangan Pejabat AG dalam tempoh 30 hari *insya-Allah* dia akan mendapat bayaran tersebut. Sekian, terima kasih.

2. Tuan Lim Lip Eng [Segambut] minta Perdana Menteri menyatakan jumlah permohonan terkini pelarian yang diluluskan ke Malaysia mengikut negara asal dan jantina. Apakah usaha kerajaan untuk membantu mereka bekerja dan memberi pendidikan untuk anak-anak mereka.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Kerajaan Malaysia tidak menerima permohonan atau mengeluarkan kad pelarian. Pejabat Pesuruhjaya Tinggi Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu Mengenai Pelarian (UNHCR) di Kuala Lumpur merupakan pertubuhan yang bertanggungjawab menerima permohonan, mengenal pasti migran asing yang layak diberikan perlindungan antarabangsa berdasarkan kepada konvensyen mengenai status pelarian 1951 atau Protokol 1967 dan seterusnya mengeluarkan kad UNHCR kepada pelarian.

Pada masa ini Pesuruhjaya Tinggi UNHCR di Kuala Lumpur ialah Richard Towle. Sehingga 31 Mei 2017, terdapat 150,204 orang yang mendaftar dengan UNHCR iaitu 94,361 pelarian dan 55,843 pemohon suaka yang juga pelarian. Pelarian dan pemohon suaka ini berasal dari 59 buah negara dengan jumlah terbesar dari sepuluh negara itu ialah Myanmar 133,725 orang, Pakistan 3,548 orang, Sri Lanka 2,328 orang, Yaman 2,095 orang, Somalia 2,062 orang, Syria 1,980 orang, Iraq 1,461 orang, Afghanistan 1,082 orang, Palestin 698 orang dan Iran 440 orang.

Kerajaan pada masa ini sedang melaksanakan dasar perintis kebenaran bekerja kepada pemegang kad UNHCR dalam kalangan etnik Rohingya Myanmar untuk membenarkan mereka bekerja dalam sektor perkilangan dan perladangan bagi tempoh tiga tahun mulai 1 Mac 2017. Hasil daripada projek perintis ini akan memberikan gambaran sebenar mengenai isu pekerjaan dalam kalangan etnik Rohingya, Myanmar.

Dari segi pendidikan pula kerajaan membenarkan anak-anak pelarian dan pemohon suaka untuk mendapatkan akses pendidikan di sekolah-sekolah swasta atau pusat pendidikan yang disediakan oleh badan-badan bukan kerajaan UNHCR ataupun komuniti pelarian itu sendiri. Terima kasih.

Tuan Lim Lip Eng [Segambut]: Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Soalan saya, mengapa pelarian yang sudah ada di Malaysia tidak diberi peluang untuk bekerja dan juga mengapa Malaysia enggan menjadi *signatory* dengan izin Timbalan Yang di-Pertua, menjadi *signatory* kepada *refugee treaty United Nations*? Terima kasih.

Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim: Kenapa mereka tidak dibenarkan untuk belajar, kita benarkan mereka untuk belajar di sekolah-sekolah swasta.

Tuan Lim Lip Eng [Segambut]: Kerja, *sorry*.

Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim: Akan tetapi sekolah kerajaan dia ada peraturan. Kenapa tidak dibenarkan bekerja? Kita hanya benarkan mereka bekerja untuk etnik Rohingya untuk kes UNHCR. Akan tetapi untuk yang lain-lain telah pun ada peraturan dan juga tawaran kerajaan kepada orang asing yang berada di sini. Namun kita bagi khusus kepada pemegang kad UNHCR ini kita mulakan dengan projek perintis

melalui tawaran kepada etnik Rohingya. Dia ada jumlah yang ditawarkan dan keputusan apa yang berlaku mereka kita boleh tanya kepada Kementerian Dalam Negeri ya.

Kemudian kenapa kita tidak menandatangani perjanjian tersebut? Ini ialah polisi kerajaan dan ini akan dijawab oleh Kementerian Luar Negeri. Akan tetapi untuk makluman Yang Berhormat yang tandatangani cuma dua sahaja iaitu Cambodia dan juga Philippines. Mereka orang-orang asing tidak gemar pergi ke sana, mereka gemar datang ke Malaysia. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Kota Tinggi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya, sektor kerajaan sukar sebab kalau kita layan baik sangat nanti apabila dia bergolak lebih ramai pelarian akan datang sini. Jadi masalahnya akan bertambah untuk kerajaan seolah-olah, "*Kera di hutan disusukan, anak di rumah mati kelaparan*". Nanti akan jadi polemik. Namun sebagai negara yang aktif di antarabangsa dan juga mengikut konvensyen saya hendak tanya kepada Menteri terdapat lebih kurang 37,000 kanak-kanak di bawah 18 tahun. Adakah kita bercadang untuk memberikan mereka, kanak-kanak mendapat pendidikan asas sementara mereka sebelum sampai umur 18 tahun? Terima kasih.

Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim: Untuk pengetahuan Ahli Yang Berhormat, komuniti itu sendiri mengambil daya usaha untuk mengadakan sekolah swasta termasuk juga UNHCR, termasuk juga agensi lain. Kita telah kenal pasti bahawa anak-anak yang di bawah umur 12 tahun itu mereka meneruskan pendidikan awam melalui sekolah-sekolah swasta.

■1020

Kemudian, sekolah menengah pun ada. Ini dari segi pendidikan saya percaya mereka terlibat melalui komuniti masing-masing. Akan tetapi polisi di pihak kerajaan kita ialah sekolah kita ialah untuk rakyat Malaysia. Kita berdoa semoga semuanya berjalan dengan lancar.

3. Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan] minta Menteri Perusahaan Perladangan dan Komoditi menyatakan:

- (a) apakah usaha yang telah diambil oleh pihak kementerian mengenai dengan masalah pemasaran minyak sawit negara ke negara-negara Eropah; dan
- (b) apakah keputusan yang telah dicapai hasil daripada rundingan negara-negara pengeluar minyak sawit dengan Kesatuan Parlimen Eropah.

Timbalan Menteri Perusahaan, Perladangan dan Komoditi [Datuk Datu Nasrun bin Datu Mansur]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih juga kepada MP Yang Berhormat Putatan. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Perusahaan Perladangan dan Komoditi (MPIC) sentiasa mengambil langkah-langkah yang sewajarnya bagi menangani isu pemasaran minyak sawit negara ke seluruh dunia, termasuk ke Kesatuan Eropah (EU). Ini bagi memastikan industri sawit terus berdaya saing dan kekal menjadi antara penyumbang utama pembangunan sosial ekonomi negara. Antara langkah-langkah yang diambil adalah:

- (i) Mempromosikan pensijilan *Malaysian Sustainable Palm Oil* (MSPO) kepada pihak berkuasa EU sebagai salah satu inisiatif kerajaan ke arah pembangunan industri sawit yang mampan dan dalam masa yang sama memelihara kebajikan pekebun-pekebun kecil. Dokumen MSPO juga sudah dikemukakan kepada Suruhanjaya EU untuk diteliti dan kementerian berharap pensijilan MSPO akan diterima sebagai pensijilan kemapanan yang diiktiraf oleh EU.
- (ii) Menganggotai pakatan minyak sawit di Eropah seperti *European Sustainable Palm Oil Advocacy Group* (ESPOAG), *European Palm Oil Alliance* (EPOA) dan *Belgian Alliance for Sustainable Palm Oil* (BASP). Hubungan baik dengan pakatan seperti ini amat penting dalam

- menyampaikan maklumat yang betul dan meningkatkan kefahaman mereka mengenai industri sawit Malaysia.
- (iii) Bekerjasama erat dengan beberapa negara-negara EU melalui kumpulan kerja berkenaan minyak sawit, antaranya dengan negara Belanda. Kerjasama ini meliputi aspek penyelidikan dan pembangunan (R&D) minyak sawit, penganjuran persidangan dan seminar di EU bagi meningkatkan kesedaran penggubal dasar dan undang-undang pengguna, dan pengeluar barangan pengguna mengenai minyak sawit dari aspek keselamatan, pemakanan dan keselamatan.
 - (iv) Penemuan-penemuan saintifik mengenai nutrisi dan pemakanan serta keselamatan sawit turut dikongsi di persidangan-persidangan antarabangsa oleh penyelidik-penyelidik MPOB.
 - (v) Penganjuran program suai kenal minyak sawit untuk Ahli-ahli Parlimen Eropah bertujuan meningkatkan pemahaman mengenai kemajuan ekonomi Malaysia, pemuliharaan alam sekitar, inisiatif pembasmian kemiskinan serta usaha-usaha yang dilakukan ke arah pembangunan industri sawit yang mampan.

Tuan Yang di-Pertua, kementerian juga telah menganjurkan beberapa misi promosi dan teknikal sawit ke EU bagi mengadakan perbincangan dua hala mengenai industri sawit. Antaranya ialah misi ke *France* dan *Belgium* pada 25 hingga 28 April 2016 yang turut disertai oleh Ahli-ahli Parlimen Malaysia untuk menyampaikan bantahan Malaysia terhadap cadangan cukai tambahan ke atas minyak sawit di *France*. Misi ini berjaya mematahkan usaha *France* melaksanakan cadangan cukai tersebut.

Kedua, misi ke *Belgium*, *France* dan *United Kingdom* pada 4 sehingga 10 September 2016 bagi membincangkan bagi isu-isu yang melibatkan minyak sawit Malaysia dengan Ahli-ahli Parlimen Eropah, pegawai kanan kerajaan dan kumpulan pakatan minyak sawit.

Ketiga, misi ke EU pada 10 hingga 16 Jun 2017 bagi menyatakan bantahan Malaysia terhadap resolusi yang telah diluluskan oleh Parlimen Eropah pada 4 April 2017 yang mengaitkan industri sawit dengan penyahhutan. Delegasi turut memberi penerangan dan pemahaman mengenai pembangunan mampan industri sawit Malaysia serta memperkenalkan skim pensijilan MSPO yang akan dilaksanakan secara mandatori pada Disember 2019. Surat bantahan mengenai resolusi tersebut yang ditandatangani oleh duta-duta dari tujuh negara pengeluar sawit juga telah dihantar kepada Presiden Parlimen EU, Antonio Tajani.

Pejabat Serantau MPOB dan MPOC akan terus memantau perkembangan laporan yang dijangka dikeluarkan pada 7 September 2017 oleh Suruhanjaya EU. Selain itu, Malaysia juga bekerjasama dengan Indonesia di bawah *Council of Palm Oil Producing Countries* (CPOPC) untuk meningkatkan kesedaran pengguna minyak sawit mengenai keselamatan industri sawit serta sumbangannya kepada pembangunan sosial ekonomi negara-negara pengeluar minyak sawit. Misi bersama Malaysia-Indonesia di bawah rangka CPOPC ke EU dijadualkan pada akhir September 2017. Sekian, terima kasih.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih juga atas jawapan yang padat, begitu menyeluruh. Soalan ini sebenarnya dihantar pada bulan Jun dan tindakan-tindakan pihak kementerian ini kelihatan beberapa usaha oleh pihak kementerian untuk ber-*engagement* dengan pihak-pihak negara Eropah. Persoalan saya Tuan Yang di-Pertua, pada dasarnya resolusi yang dimeterai oleh EU pada 4 April 2017 itu, kita antara penyebab penyahhutan yang kononnya pengeluar kelapa sawit ini meneroka hutan kerana untuk perladangan sawit.

Sedar atau tidak, pihak mereka ini bahawa perhutanan di negara-negara Eropah ini lebih besar yang diterokai untuk perladangan, pertanian ataupun ternakan. Secara global, sebanyak 71 peratus yang dibuka, diterokai oleh pihak-pihak negara maju untuk ternakan dan juga kepada industri-industri yang mengeluarkan lebih banyak karbon emisi kepada atmosfera. Ini berasal daripada Rio Summit. Dulu Malaysia, kita punya perhutanan masih lagi kekal 60 peratus.

Jadi, persoalan saya di sini Yang Berhormat Menteri, adakah pihak Menteri bersedia untuk memberi kami salinan resolusi dan diberi kepada Ahli-ahli Parlimen di

sebelah sana dan sebelah kami, supaya kita boleh faham isi kandungan resolusi itu. Kalau kita melihat pihak di sana, seolah-olah "*ada udang di sebalik batu*" Tuan Yang di-Pertua, kerana tidak pernah mengutuk selain daripada mengutuk kelemahan kerajaan. Sepatutnya mengutuk tindakan resolusi daripada negara-negara Eropah ini. Adakah juga pihak Menteri sedar dan jika ada kajian atau pun siasatan bahawa NGO-NGO di luar seperti Sarawak Report yang memberikan maklumat negatif?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Ini soalan, ini penting.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Panjang sangat Yang Berhormat.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Juga kepada NGO-NGO tempatan yang mungkin ditaja oleh pihak Seremban, parti-parti politik yang sengaja menjatuhkan kerajaan yang mahu mengambil alih Kerajaan Putrajaya, seperti mana yang dilakukan oleh mereka ini. Ini saya minta...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, soalan sudah habis Yang Berhormat. Panjang sangat soalnya.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Itu soalnya Tuan Yang di-Pertua. Cukuplah.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Menteri.

Datuk Datu Nasrun bin Datu Mansur: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan juga terima kasih juga kepada Yang Berhormat Putatan yang begitu lantang berhubung dengan isu minyak sawit. Itu tiada masalah Tuan Yang di-Pertua, kita akan menyediakan salinan resolusi yang telah dikeluarkan oleh EU kepada semua Ahli Parlimen, termasuk juga Senator, Ahli Senat.

■1030

Sebenarnya resolusi ini belum lagi menjadi legal, belum lagi boleh dikuatkuasakan. Ia dalam proses memperkenalkan sahaja bahawa inilah isu-isu yang akan dilaksanakan sekiranya diterima oleh *European Union*. Jadinya, ia belum lagi legal dan belum lagi boleh dikuatkuasakan. Jadi mungkin menunggu masa lagi. Selepas ini mungkin bulan Oktober mungkin mereka akan membuat keputusan berhubung sama ada resolusi ini boleh diterima sebagai satu dokumen legal yang boleh dilaksanakan.

Jadi, selain ucapan daripada Yang Berhormat Putatan tadi itu, saya rasa...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Memang pun ucapan, bukannya soalan pun, Yang Berhormat ya.

Datuk Datu Nasrun bin Datu Mansur: Itu ucapan, bukan soalan. Dia *very political*. Jadi susah hendak saya jawab berhubung dengan MPOB, tetapi saya rasa sebagai rakyat Malaysia, kita harus cinta kepada Malaysia dan jangan mengeluarkan kata-kata yang akan *run down our country*. Jadi itu saya rasa harus kita laksanakan sebab kalau tidak— kita harus tahu, faham bahawa ramai daripada kita juga mempunyai pengundi-pengundi yang datangnya daripada peneroka-peneroka ataupun pekebun-pekebun kecil. Jadi mereka ini bergantung harap sangat kepada hasil minyak kelapa sawit mereka, ladang kelapa sawit mereka. Jadi kalau kita *run down* dan akhirnya minyak kelapa sawit tidak laku, maka yang akan menjadi mangsa adalah pekebun-pekebun kecil. Jadi saya rasa kita harus bertanggungjawab dalam apa juga yang kita ucapkan untuk membantah atau mengkritik, mensabotaj usaha kerajaan untuk melaksanakan atau mempromosikan minyak kelapa sawit. Sekian, terima kasih.

Dr. Che Rosli bin Che Mat [Hulu Langat]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Menteri. Soalan tambahan saya mudah sahaja.

Bulan Ramadan lepas saya bertemu dengan seorang pengeksport minyak kelapa sawit ke Eropah iaitu seorang pengeksport Bumiputera. Beliau telah menyatakan kepada saya bahawa minyak kelapa sawit ini tidak cukup untuk dieksport. Jadi soalan saya, adakah ini benar? Jadi, dalam lain-lain perkataan, kalau permintaannya lebih, bermakna penerimaan masyarakat di Eropah tentulah berubah sekarang ini. Saya juga rasa ia benar kerana saya melihat satu program TV, mereka sendiri yang membuat kempen menyatakan bahawa minyak kelapa sawit kita ini adalah baik dari segi kesihatannya, dari segi *nutrition* dan sebagainya. Jadi minta penjelasan. Terima kasih.

Datuk Datu Nasrun bin Datu Mansur: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan juga kepada Yang Berhormat. Sebenarnya pembeli minyak kelapa sawit yang terbesar di dunia sekarang ini adalah India. Kedua Eropah dan ketiga China ya. Kedua-dua buah negara ini, India dan China, tidak begitu risau tentang tohmahan-tohmahan ataupun tentang kebaikan dan keburukan minyak kelapa sawit. Apa yang mereka inginkan ialah minyak yang murah. Di India dan di China, apabila ada minyak *vegetable oil* yang murah, itu yang mereka akan gunakan. Jadi itulah satu daripada sebabnya. Negara India adalah pembeli yang terbesar minyak kelapa sawit dan juga China akan beransur-ansur akan menjadi pembeli antara yang terbesar di dunia juga.

Sebenarnya di Eropah sahaja ini yang mengatakan bahawa banyak isu. Sebenarnya di Eropah ada dua *opinion*. Ada yang mengatakan bahawa minyak kelapa sawit ini baik untuk kesihatan. Ada juga yang mengatakan bahawa minyak kelapa sawit ini tidak baik untuk kesihatan. Jadi ada dua *conflicting opinions*. Jadi kita pun tidak tahu, kita akan terus— MPOB, Kerajaan Malaysia akan terus berusaha untuk memberi penerangan-penerangan kepada pengguna-pengguna di Eropah.

Baru-baru ini ada Ferrero Rocher, dia mengambil tindakan sebab mengatakan bahawa hasil coklat daripada Ferrero Rocher ini adalah boleh mengakibatkan kanser. Dia mengambil tindakan di mahkamah dan dia menang. Mahkamah Eropah membuat keputusan bahawa tidak adil kita menuduh bahawa Ferrero Rocher ini adalah satu coklat yang boleh mengakibatkan kanser kalau tidak ada *scientific proof*. Itu keputusan daripada mahkamah di Brussels, *Court of Appeal*. Jadi itu adalah satu kemenangan kepada Ferrero Rocher. Jadi ini adalah satu tindakan-tindakan. Walaupun ada juga *public opinion* mengatakan bahawa minyak kelapa sawit ini tidak baik untuk kesihatan tetapi ada juga *opinion* yang juga cukup kuat mengatakan bahawa ia adalah baik untuk kesihatan. Sekian, terima kasih.

4. Tuan Loke Siew Fook [Seremban] minta Menteri Pelancongan dan Kebudayaan menyatakan status terkini pelaksanaan Cukai Pelancongan.

Menteri Pelancongan dan Kebudayaan [Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz]: Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya bagi pihak Kementerian Pelancongan dan Kebudayaan untuk menjawab soalan ini secara bersekali dengan soalan-soalan oleh Yang Berhormat Pokok Sena pada 26 Julai; Yang Berhormat Putatan, Yang Berhormat Sibul, Yang Berhormat 'Petaling', Yang Berhormat Mersing, Yang Berhormat Sipitang dan Yang Berhormat Parit Buntar pada 27 Julai; Yang Berhormat Bukit Bintang dan Yang Berhormat Gerik pada 31 Julai; Yang Berhormat Sibul pada 1 Ogos; Yang Berhormat Kuala Selangor pada 2 Ogos; Yang Berhormat Ranau, Yang Berhormat Batu Sapi, Yang Berhormat Kalabakan pada 3 Ogos; dan Yang Berhormat Sungai Besar pada 7 Ogos yang kesemuanya menyentuh isu-isu berkaitan pelaksanaan cukai pelancongan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Sila Yang Berhormat.

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua, seperti Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, Rang Undang-undang Cukai Pelancongan telah diluluskan oleh Parlimen semasa sesi mesyuarat yang lalu. Untuk makluman semua Ahli Yang Berhormat, Rang Undang-undang Cukai Pelancongan telah mendapat perkenan Yang di-Pertuan Agong pada 19 Jun 2017 dan telah diwartakan pada 21 Jun 2017.

Cukai pelancongan ini adalah di bawah bidang kuasa Kementerian Kewangan Malaysia dan agensi yang bertanggungjawab untuk mengutip cukai ini adalah Jabatan Kastam Diraja Malaysia (JKDM). Kadar cukai pelancongan yang akan dikenakan adalah sebanyak RM10 bagi setiap bilik semalam (*room night*) ke atas pelancong asing di semua jenis premis penginapan.

Bagi tujuan pelaksanaannya, pihak JKDM telah menyediakan Draf Peraturan Cukai Pelancongan dan ia kini dalam semakan akhir oleh Jabatan Peguam Negara (JPN). Sesi *public engagement* bersama pengusaha premis penginapan akan diadakan oleh JKDM berhubung pelaksanaan cukai pelancongan ini. Sementara pengumuman mengenai cukai pelancongan pula akan dibuat oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri dalam masa yang terdekat.

Pada pertengahan kedua tahun 2016, kementerian ini telah mengadakan dua sesi *engagement* pelaksanaan kutipan cukai pelancongan yang ketika itu dikenali sebagai fi perkhidmatan pelancongan (*tourism services fee*). Sesi pertama telah diadakan bersama-sama dengan persatuan-persatuan berkaitan industri pelancongan,

JKDM, Kementerian Kewangan serta wakil-wakil kerajaan negeri pada 30 Ogos 2016 dan dipengerusikan oleh mantan Ketua Setiausaha Kementerian Pelancongan dan Kebudayaan. Manakala sesi kedua adalah bersama Exco-exco pelancongan dan Menteri kerajaan negeri semasa mesyuarat Jawatankuasa Kebangsaan Pembangunan Pelancongan dan Kebudayaan yang dipengerusikan oleh saya sendiri pada 1 September 2016.

Tuan Yang di-Pertua, pada ketika itu, kementerian saya telah menerima pelbagai komen dan maklum balas mengenai pelaksanaan cukai pelancongan, namun tidak dapat dinafikan bahawa pelaksanaannya bakal memberi manfaat yang besar kepada industri pelancongan negara kita.

Perkembangan industri pelancongan telah menjadi satu fenomena global dan merupakan salah satu pemacu ekonomi dunia. Pada masa yang sama, industri pelancongan juga menjana peluang pekerjaan dan pendapatan di samping mengekalkan dan memelihara seni budaya dan warisan.

Berdasarkan data *United Nation World Tourism Organization* (UNWTO), bilangan ketibaan pelancong telah meningkat untuk seluruh dunia sebanyak 46.6 peratus iaitu daripada 809 juta pelancong pada tahun 2005 kepada 1.19 bilion pelancong pada tahun 2015. Pendapatan pelancongan dunia juga telah mencatatkan pertumbuhan yang memberangsangkan dengan peningkatan sebanyak 78 peratus iaitu daripada USD708 bilion pada tahun 2005 kepada USD1.26 trilion pada tahun 2015.

■1040

Menurut *World Tourism & Travel Council* (WTTC), industri pelancongan kini menjana sebanyak 286 juta peluang pekerjaan atau satu bagi setiap 11 pekerjaan. Ini bagi peringkat dunia dan menyumbang sebanyak 10 peratus daripada KDNK dunia. Untuk Malaysia pula, kita banyak pelancong pada tahun 2016 telah mencatat sebanyak 26.8 juta orang yang merupakan peningkatan sebanyak empat peratus dari tahun 2015. Jika dilihat perkembangan bagi tempoh masa 10 tahun iaitu daripada 2005 ke 2015, ketibaan pelancong telah mencatatkan pertumbuhan sebanyak 56.5 peratus.

Pendapatan pelancongan pula telah meningkat sekali ganda berbanding tahun 2005. Pada tahun 2015, industri pelancongan telah menyumbangkan sebanyak 14.4 peratus daripada keseluruhan KDNK berbanding 10.4 peratus pada tahun 2005. Sebanyak 2.92 juta pekerjaan atau satu daripada enam pekerjaan di Malaysia telah diwujudkan pada tahun 2015 berbanding 1.51 juta pekerjaan atau satu daripada tujuh pada tahun 2005. Data ini jelas menunjukkan bahawa sumbangan industri pelancongan kepada ekonomi negara kita adalah lebih *significant* berbanding purata peringkat dunia.

Perkembangan industri pelancongan Malaysia yang positif ini merupakan hasil usaha promosi yang dibuat oleh kementerian melalui Tourism Malaysia. Walau bagaimanapun, kejatuhan harga minyak dan mata wang Ringgit Malaysia yang rendah sejak beberapa tahun kebelakangan ini serta kos promosi di luar negara yang telah meningkat telah menyebabkan aktiviti-aktiviti promosi tidak dapat dijalankan secara agresif berbanding dengan negara jiran seperti Indonesia. Sebagai contoh, Indonesia telah membelanjakan USD300 juta dalam aktiviti-aktiviti promosi sementara purata bajet promosi dan pemasaran bagi Tourism Malaysia setiap tahun dari 2010 hingga 2015 adalah hanya sebanyak RM316 juta. Yang Indonesia tadi, USD300 juta.

Tambahan pula sejak tahun 2016, bajet tersebut telah berkurangan kepada RM150 juta setahun. Sekiranya bajet tersebut masih rendah, ia akan menyebabkan kita kehilangan pelancong berpotensi kepada negara-negara jiran seperti Indonesia, Singapura, Thailand dan Vietnam, yang memberikan produk yang sama dengan kita. Sehubungan itu, pelaksanaan cukai pelancongan adalah antara mekanisme terbaik yang dikenali bagi memastikan kerajaan mempunyai pendapatan yang lestari, *sustainable* supaya industri pelancongan negara kekal berdaya saing di peringkat antarabangsa. Melalui penelitian kementerian ini, cukai pelancongan yang bakal dilaksanakan tidak akan memberi kesan yang besar ke atas ketibaan pelancong antarabangsa memandangkan kadar tukaran Ringgit Malaysia yang lebih rendah berbanding dengan kebanyakan pasaran luar seperti Amerika Syarikat, Eropah dan Singapura.

Tambahan pula, cukai pelancongan dikira mengikut jumlah malam menginap serta jumlah bilik yang digunakan dan bukan dikenakan mengikut jumlah individu yang menginap. Secara perbandingan, kadar harga bilik untuk hotel-hotel di Malaysia adalah jauh lebih murah berbanding di negara-negara jiran seperti di Indonesia dan Singapura. Setelah mengambil kira kadar cukai pelancongan, kadar hotel-hotel di Malaysia masih berpatutan.

Tambahan pula kerajaan telah memutuskan supaya cukai pelancongan tidak dikenakan ke atas rakyat Malaysia yang menginap di semua jenis premis penginapan. Selain itu, cukai pelancongan juga tidak akan dikenakan ke atas premis penginapan yang mempunyai lima bilik ke bawah. Ini menunjukkan bahawa kerajaan peka dengan kebimbangan yang disuarakan oleh golongan rakyat terutamanya mereka yang berpendapatan rendah dan sederhana. Tambahan pula, ia juga merupakan salah satu usaha merancang lagi promosi pelancongan domestik.

Tuan Yang di-Pertua, pelaksanaan cukai pelancongan di negara-negara maju seperti Singapura pada tahun 1973, Amerika Syarikat pada tahun 1987, Thailand pada tahun 1992, Jepun pada tahun 2002, Belanda pada tahun 2010 dan Itali pada tahun 2012 membuktikan bagi tempoh jangka panjang, ia memberikan perkembangan positif terhadap sektor pelancongan. Berdasarkan rekod UNWTO, didapati prestasi industri pelancongan negara tersebut tidak terjejas malahan bertambah baik kerana terdapatnya pembangunan kemudahan fasilitet dan infrastruktur industri pelancongan. Seperti contoh, kedudukan negara-negara tersebut bagi ketibaan pelancong asing telah meningkat pada tahun 2015 berbanding tahun 2014 seperti berikut:

Negara	Bilangan Pelancong (juta orang)	
	2014	2015
Amerika Syarikat	75	77.5
Itali	48.6	50.7
Thailand	24.8	29.9
Singapura	11.9	12.1
Jepun	13.4	19.7
Belanda	13.9	15

Berdasarkan jadual ini, saya yakin bahawa pelaksanaan cukai tersebut tidak akan menghindar pelancong dari melancong ke sesebuah negara malah kesan limpahan daripada pelaksanaan cukai tersebut mampu memberi manfaat jangka panjang kepada sesebuah destinasi pelancongan. Mengikut pengiraan kementerian saya, anggaran kutipan cukai pelancongan yang bakal dikutip adalah sebanyak RM210,956,787 bagi tempoh setahun berdasarkan purata kadar penginapan atau *average occupancy rate* sebanyak 60 peratus daripada jumlah 237,391 bilik bagi premis penginapan yang berdaftar di bawah kementerian saya.

Kita menjangka kutipan ini akan lebih tinggi apabila lebih banyak premis penginapan yang akan tampil mendaftar berikutan kuat kuasanya Akta Cukai Pelancongan. Hasil kutipan cukai pelancongan ini akan diagihkan semula di mana kementerian bercadang bagi setiap RM10 setiap malam, *room night* yang dikutip, RM1 akan dikembalikan kepada negeri-negeri bagi tujuan promosi sektor pelancongan. Ini secara tidak langsung akan membantu pertumbuhan industri kecil dan sederhana dan seterusnya menjana ekonomi setempat. Yang pasti, cukai ini akan menyediakan sokongan kewangan tambahan kepada industri pelancongan bagi tujuan aktiviti promosi dan pemasaran secara lebih agresif dan efektif.

Di samping itu, kerajaan turut mengambil kira kebajikan pengusaha industri luar bandar dengan menetapkan pengecualian cukai pelancongan ke atas semua *homestay* dan *kampungstay* yang telah berdaftar dengan kementerian saya. Usaha ini merupakan salah satu strategi kerajaan ke arah membasmi kemiskinan dan memperkasakan komuniti tempatan. Pengecualian ini melibatkan 201 buah *kluster homestay* yang diusahakan oleh 3,901 orang pengusaha yang menawarkan sebanyak 5,474 buah bilik untuk pelancong berdasarkan pendaftaran sehingga Jun 2017.

Pengecualian ini bakal satu, merancang lagi perusahaan *homestay* bagi pembangunan masyarakat luar bandar. Kedua, menggalakkan penyertaan masyarakat luar bandar dalam industri pelancongan bagi meningkatkan taraf hidup mereka dan ketiga, memberi peluang kepada pelancong untuk merasai pengalaman dan gaya hidup masyarakat kampung dan kebudayaan mereka tanpa dikenakan cukai.

■1050

Tuan Yang di-Pertua, salah satu kerisauan yang dibangkitkan oleh pemain industri adalah mengenai kerugian yang bakal ditanggung sekiranya cukai pelancongan dikuatkuasakan mulai 1 Ogos 2017. Ini kerana kebanyakan pakej pelancongan berkontrak bagi tahun hadapan telah dijual sekarang dan yang tidak mengambil kira kadar cukai pelancongan.

Saya sendiri telah bertemu dengan wakil Malaysia Inbound Tourism Association (MITA) pada 4 Julai 2017 dan bersetuju secara dasarnya supaya pengecualian cukai pelancongan diberikan kepada mana-mana agensi pelancongan yang terikat dengan tempahan awal mengikut tempoh kontrak berakhir pada 31 Mac 2018 dan mereka hanya akan dikenakan cukai bermula pada 1 April 2018.

Saya juga telah menyarankan supaya agensi-agensi pelancongan ini menulis secara rasmi kepada kementerian saya bagi permohonan pengecualian cukai pelancongan sebelum diangkat untuk kelulusan Kementerian Kewangan.

Tuan Yang di-Pertua, saya percaya dengan pelaksanaan cukai pelancongan ini sektor pelancongan dan kebudayaan negara akan terus berkembang dan berupaya untuk terus menjadi sumber utama pendapatan negara serta terus menyumbang kepada pembangunan sosioekonomi negara. Pelaksanaan cukai pelancongan sememangnya amat tepat dan kena pada masanya dalam mencapai wawasan negara maju berpendapatan yang tinggi.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Seremban.

Tuan Loke Siew Fook [Seremban]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua, ini macam ucapan penggulungan tadi bukannya jawapan. Memang panjang lebar.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat dia menjawab 13 soalan semua sekali.

Tuan Loke Siew Fook [Seremban]: Namun begitu, saya mengucapkan tahniahlah kepada Yang Berhormat Menteri kerana baru-baru ini telah diumumkan sebagai penerima ASEAN Vanguard Award 2017 di Amerika Syarikat di atas sumbangan menggalakkan promosi pelancongan di rantau Asian dan juga semalam Pegawai Tugas-tugas Khas kepada Yang Berhormat Menteri telah dianugerahkan Dato' oleh Yang di-Pertua Negeri Pulau Pinang. Jadi tahniahlah Dato' Suzana.

Berbalik kepada cukai pelancongan ini, memandangkan banyak bantahan dan pandangan-pandangan telah dilontarkan dan bantahan-bantahan telah dikemukakan termasuklah Menteri setahun jagung dari Sarawak. Pada hal ketika membahaskan rang undang-undang ini hanya Ahli-ahli Parlimen Pakatan Harapan sahajalah yang berbahas dan membantah dan melawan cukai pelancongan ini. Kebanyakan di sana itu sudah balik tidur pada ketika itu.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Eh! Soalan-soalan.

Tuan Loke Siew Fook [Seremban]: Jadi saya hendak tanya sama ada pihak kerajaan akan menangguhkan pelaksanaan cukai pelancongan ini. Sebab sebelum ini Yang Berhormat Menteri telah mengumumkan bahawa pelaksanaan akan dimulakan pada 1 Ogos. Sama ada pelaksanaan ini akan ditangguhkan sehingga semua isu-isu teknikal itu telah selesai dan penerangan yang secukupnya kepada bukan sahaja pemain-pemain ataupun penggiat-penggiat dalam sektor pelancongan dan juga pihak kerajaan-kerajaan negeri. Juga, adakah kadar itu diseragamkan?

Tadi, saya dengar jawapan daripada Yang Berhormat Menteri bahawa RM10 itu diseragamkan dan dikecualikan kepada warganegara Malaysia. Saya hendak tanya adakah pengecualian pada warganegara Malaysia ini termasuk juga hotel-hotel bertaraf empat dan lima bintang. Sebab sebelum ini saya dengar jawapan daripada Yang Berhormat Menteri bahawa pengecualian kepada rakyat Malaysia hanya kepada hotel bawah empat bintang iaitu tiga bintang dan hotel-hotel bajet tetapi untuk empat bintang dan lima bintang itu masih ada.

Sama ada itu adalah satu dasar baru bahawa pengecualian itu juga diluaskan kepada hotel empat dan lima bintang untuk rakyat Malaysia dan hanya dikenakan kepada pelancong-pelancong asing. Minta penjelasan daripada Yang Berhormat, terima kasih.

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Pertama sekali saya hendak sebut iaitu jawapan saya panjang kerana saya menjawab 15 soalan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, saya sudah maklumkan.

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Jadi semua saya rangkumi semua. Kalau tidak kerana Yang Berhormat sendiri sebut dia menjadi isu besar, kalau tidak nanti ada sesetengah soalan itu tidak akan dijawab. Ini kerana dia tidak tentu akan naik. Jadi, sebab itu jawapannya panjang.

Kemudian, semua betul Yang Berhormat bangkit banyak isu dan isunya pun telah pun *addressed*. Saya telah sebut dalam jawapan saya semua isu telah dijawab dan tidak lagi ada berbangkit ada yang belum dijawab —semua. *All issues had been addressed*.

Ketiga, saya sebut dengan jelas iaitu bahawa kita mengenai RM10 *flat* daripada lima *star* sampai ke *no star* dan jelas saya sebut tadi iaitu bahawa rakyat Malaysia tidak perlu membayar cukai. Mereka dikecualikan daripada lima *star* sampailah kepada *zero star*.

Ini ialah hasil daripada perjumpaan kita, kita bincang dan kita mendengar pandangan mereka. Kita bersimpati dan kita mengambil keputusan. Oleh sebab ini, tidak perlu dibincangkan dalam Dewan atau meminda apa-apa seksyen. Hanya keputusan daripada Menteri untuk kita selesaikan pelaksanaan operasi pelaksanaan cukai ini.

Selain itu Yang Berhormat, saya kira semua telah pun —ya? *[Disampuk]*...

Seorang Ahli: *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Ya, dia —saya sebut dalam beberapa kali saya sebut. Pada peringkat permulaan kita, Kabinet telah memutuskan untuk kita mulakan pada 1 Julai tetapi oleh sebab yang mengutip ini adalah kastam dan mereka memerlukan masa untuk menyediakan mekanisme, mendaftar maka mereka meminta sedikit masa untuk apabila mereka melaksanakan nanti ia akan mudah.

Di antara sebab mengapa kita kenakan RM10 ialah kerana untuk memudahkan kepada kastam untuk kutip. Kalau tidak dia kata dia kena *five star* RM20, empat *star* RM10. Jadi, dia banyak mekanisme yang dia punya mekanisme mengutip itu memerlukan banyak kerja. Akan tetapi kalau *flat rate* RM10 cukup mudah. Maknanya mereka tidak perlu bimbang kita tahu sahaja berapa bilik telah disewakan oleh hotel itu, RM10 itu kita punya. Jadi, tidak payah menyediakan satu mekanisme yang kompleks. Itu antara sebab mengapa kita minta *flat rate* dan kita rasa kalau *flat rate* ini bagi pelancong luar tidak menjadi masalah kepada mereka. Sebab RM10 itu pun baru dua Euro dan mereka pun datang memang mereka tahu mereka kena bayar dua Euro untuk *tax*. Saya percaya ini tidak akan membebankan mereka.

Soal bila? Itu terpulang kepada pihak kastam sebab saya telah kata kita minta dahulu 1 Julai mereka tidak bersedia. Akhirnya, tarikh ini akan ditentukan dan akan diumumkan kemudian apabila pihak Kastam bersedia untuk mendaftar dan mengutipnya.

Dato' Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasar Gudang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya. Pertama, saya hendak mengucapkan setinggi tahniah kepada kerajaan di bawah kementerian kerana telah mendengar permintaan-permintaan daripada rakyat iaitu tidak mengenakan cukai ini kepada semua yang tinggal di hotel termasuk hotel lima bintang. Tahniah.

Soalan tambahan saya. Dalam keadaan begini, bagaimanakah mekanisme pihak kementerian sediakan untuk memastikan pihak-pihak yang berkenaan dapat mengadakan satu sistem ataupun pengadu-pengadu ini jika pihak hotel atau *homestay* ini mengenakan juga cukai kepada mereka semasa mereka datang ke hotel-hotel tersebut. Bagaimana mereka hendak mendapatkan kembali tuntutan itu dan mekanisme yang disediakan oleh pihak kementerian. Terima kasih.

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Tuan Yang di-Pertua. Di bawah akta kita, kita ada menyebut iaitu beberapa perkara yang dianggap sebagai *offenses*. Di bawah akta ini, mereka ini akan dikenakan hukuman tertentu. Jadi, satu daripada *offenses* yang mungkin boleh dilakukan ialah kalau mereka mengenakan caj. Kalau sepatutnya mereka tidak boleh dikenakan. Itu satu *offense* boleh kita *punish* kita hukum di bawah akta kita. Sememangnya akta kita sudah ada peruntukan untuk menghukum mereka ini.

■1100

Tuan Fong Kui Lun [Bukit Bintang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, soalan tambahan. Saya ingin bertanya Yang Berhormat Menteri, memandangkan kos

operasi hotel - pengusaha hotel, selain bayar GST enam peratus, cukai perkhidmatan 10 peratus, bertambah lagi RM10 untuk setiap bilik yang diduduki oleh pelancong, saya ingin tahu, bolehkah skim ini akan ditangguhkan sehingga satu masa yang lebih sesuai seperti ekonomi akan pulih, oleh kerana bertambah beban pengusaha hotel di rantau ini, khususnya hotel-hotel empat atau lima bintang dan juga hotel tiga bintang dan ke bawah? Minta Yang Berhormat Menteri boleh menjelaskan bahawa bolehkah dipindahkan kepada satu tarikh yang lebih sesuai untuk cukai pelancongan ini. Terima kasih.

Dato' Seri Mohamed Nazri Abdul Aziz: Terima kasih Yang Berhormat. Pertama sekali dalam jawapan saya, saya telah sebut iaitu bahawa tarif bilik hotel di Malaysia adalah paling terendah di kalangan negara-negara yang menjadi negara pelancongan. *We are the lowest*, paling rendah sekali. Bukan sahaja paling rendah, Ringgit pun rendah dan kita kenakan kepada pelancong luar negara, bukan dalam negara, pelancong luar negara. Pelancong luar negara ini seperti Yang Berhormat pun selalu melawat negara China, tidak tanya pun kadangkala *city council* dia caj. Tidak, kita tidak tanya pun sebab kita berhajat untuk hendak melawat. Ia tidak menjadi satu perkara yang menyebabkan kita memikir balik, "*Oh! Aku tidak mahu pergilah sebab dia kena*". Tak ada. Yang Berhormat pun pergi China selalu kan? Shanghai. Saya tahu. Kemudian [*Ketawa*]. Di mana? Di Puxi kan? *West Shanghai*, River Pu.

Kemudian, Yang Berhormat pun tahu hotel ini dia ada banyak *rate*. Dia ada *walk-in rate*, dia ada *low season rate*, dia ada *peak season rate* dan dia naik turun, naik turun harga ini. Takkan lah RM10 itu boleh menyebabkan apabila kita menaikkan harga, maka kita akan menyebabkan orang marah kepada kita, tidak. Saya kira, apa yang penting ialah kita kena maklumkan iaitu bahawa akan dikenakan cukai bilik. Ini saya kira *tourist* kalau dia hendak mari, dia akan mari dan saya sudah tunjuk jelas tadi dalam jawapan saya, beberapa negara yang telah memperkenalkan cukai ini tidak langsung terjejas dia punya kedatangan pelancong, malah bertambah. Mengapa Malaysia ini *is bucking the trend*, kalau mengikut pandangan Yang Berhormat. Jadi, kita sudah mengambil kira ini semua dan kita akan teruskan, apatah lagi dia sudah pun menjadi sebuah akta yang membolehkan Kerajaan Pusat mengenakan cukai ini.

Tuan Ignatius Dorell Leiking [Penampang]: Tuan Yang di-Pertua, boleh bertanya? Soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: *That is out of Standing Order.*

5. Datuk Seri Panglima Abdul Azeez bin Abdul Rahim [Baling] minta Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah menyatakan apakah kementerian berhasrat untuk mempercepatkan pemberian bantuan musim tengkujuh pada tahun ini, memandangkan harga getah berada pada tahap yang kurang baik pada masa kini.

Menteri Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah [Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob]: Terima kasih Yang Berhormat Baling. Tahniahlah Yang Berhormat Baling kerana sentiasa prihatin kepada penoreh getah dan pekebun kecil di Baling. Untuk makluman Yang Berhormat, kerajaan kita memang sentiasa prihatin kepada nasib pekebun kecil dan penoreh getah. Sebab itulah berbagai-bagai insentif diperkenalkan untuk membantu mereka dan antara yang terbaru yang diperkenalkan oleh kerajaan adalah bantuan musim tengkujuh iaitu sebanyak RM261 juta seperti yang diumumkan oleh Yang Amat Berhormat Menteri Kewangan sewaktu membentangkan bajet.

Untuk ini, seramai 440,000 pekebun kecil dan juga penoreh getah akan dapat faedah daripada pengumuman ini. Pihak kementerian sedar bahawa pada ketika ini, harga getah agak rendah. Akan tetapi seperti yang kita tahu, di musim tengkujuh lebih mendesak kerana sewaktu musim tengkujuh, penoreh getah atau pekebun kecil langsung tidak boleh keluar menoreh dan sebagainya yang menyebabkan kemungkinan, bukan kemungkinan tetapi mereka tidak ada pendapatan langsung sewaktu itu.

Sebab itulah pihak kerajaan melalui bantuan musim tengkujuh ini akan membayar pekebun dan juga penoreh sebanyak RM200 sebulan selama tiga bulan daripada bulan November, Disember dan Januari. Kita merasakan bahawa waktu biasa ada insentif-insentif lain yang telah pun diperkenalkan oleh kerajaan bagi membantu penoreh dan pekebun sewaktu harga rendah dan sebagainya.

Jadi sekali lagi saya nak jelaskan bahawa pihak kerajaan tidak bercadang untuk membayar bantuan musim tengkujuh lebih awal daripada yang kita tetapkan iaitu pada bulan November, Disember dan Januari. Terima kasih.

Datuk Seri Panglima Abdul Azeez bin Abdul Rahim [Baling]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Yang Berhormat Menteri pun sedar bahawa Baling adalah kawasan di antara pengeluar getah yang terbesar dalam negara Malaysia ini. Oleh sebab itu saya harus memperjuangkan rakyat yang saya kasihan di dalam daerah Parlimen Baling saya itu. Jadi dalam keadaan pendapatan daripada hasil getah yang kurang baik pada masa ini, apakah usaha-usaha kementerian bagi meningkatkan daripada sudut pertama, pembayaran musim tengkujuh.

Musim tengkujuh ini pun dia sekarang ini bukan dia *stick to* satu bulan, dia pun dah boleh berubah-berubah. Kejap hujan, kejap panas. Jadi ada tak kementerian Yang Berhormat Menteri ada memikirkan atau malah ada buat kajian berkaitan dengan musim-musim tengkujuh ini yang berlaku adakala bulan Julai, adakala bulan September, adakala bulan Oktober dan sebagainya. Jadi kalau boleh, mengikut *design* ikut musim-musim itu, saya mohon agar kementerian Yang Berhormat Menteri dapat ada fleksibiliti dalam konteks bayaran tersebut.

Keduanya, untuk makluman Yang Berhormat Menteri, saya nak lari sikit daripada tengkujuh ini memandangkan saya dapat peluang, pohon izin Tuan Yang di-Pertua. Berkaitan dengan program-program yang lain daripada konteks kepelbagaian pendapatan masyarakat khususnya pekebun kecil ini. Memandangkan hari ini Yang Amat Berhormat Pekan begitu serius dalam penekanan berkaitan dengan penggunaan NBOS iaitu *National Blue Ocean Strategy*.

Bagaimana kawasan saya, saya ada Orang Asli, saya ada orang Siam dan kita ada di bawah kementerian Yang Berhormat sendiri, kita ada RISDA, FELCRA, JAKOA, KEDA dan apatahlah kalau kita boleh minta NBOS dengan LGM untuk memikirkan pendapatan tambahan. Ini kerana saya sudah mengutarakan pelbagai kali dalam Dewan yang mulia ini, dalam konteks NBOS untuk memberi pendapatan tambahan.

Justeru, saya mohon kepada Yang Berhormat Menteri, apakah langkah-langkah atau kaedah yang bersesuaian untuk rakyat Baling yang saya kasihan agar Yang Berhormat Menteri boleh memikirkan untuk bagaimana boleh membantu bukan setakat Baling tetapi Lenggong, Gerik, Tanah Merah ...

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Parit Sulong?

Datuk Seri Panglima Abdul Azeez bin Abdul Rahim [Baling]: Parit Sulong tidak ada getah. Tempat-tempat lain yang ada pengeluaran getah, boleh kita memberi sumbangan dan bantuan kepada mereka. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob: Terima kasih Yang Berhormat Baling. Seperti yang saya sebutkan tadi, memang kita faham, harga getah kadang-kadang tinggi dan kadang-kadang rendah dan sebab itulah pihak kerajaan menetapkan harga lantai dan memberikan insentif iaitu di bawah Insentif Pengeluaran Getah. Harga lantai RM2.20 misalnya iaitu bahawa kalau harga getah itu turun daripada RM2.20, maka kerajaan akan memberikan bayaran kepada pekebun ataupun penoreh tadi. Sehingga hari ini, kerajaan telah pun mengeluarkan perbelanjaan sebanyak RM66.436 juta bagi Insentif Pengeluaran Getah ini iaitu membayar *different*, dengan izin, apabila harga kurang daripada RM2.20.

■1110

Pada hari ini, pada hari semalam harga sekarang ini adalah RM2.44 sekilo iaitu lebih tinggi daripada harga lantai yang ditetapkan oleh kerajaan. Bagi membantu pekebun kecil, banyak lagi perkara-perkara yang telah pun dilakukan oleh agensi-agensi di bawah kementerian iaitu RISDA terutamanya.

Di bawah program Aktiviti Ekonomi Tambahan (AET), pihak RISDA menyediakan peruntukan sebanyak RM200 juta supaya pekebun-pekebun kecil dibantu untuk tingkatkan pendapatan mereka melalui projek-projek kecil seperti menanam pokok cili, memelihara ayam kampung dan sebagainya ataupun sekarang ini popular dengan madu kelulut dan sebagainya. Jadi ini diberikan bantuan geran oleh RISDA untuk pekebun-pekebun kecil itu dapatkan *income* tambahan kerana kita faham harga getah rendah, jadi dengan adanya pendapatan tambahan tersebut dapatlah membantu pekebun-pekebun kecil dan penoreh-penoreh getah ini.

Begitu juga dengan untuk mengeluarkan susu getah yang lebih banyak dan sebagainya. Pihak RISDA memberikan baja percuma, alat untuk merangsang pengeluaran susu dan sebagainya, untuk menambahkan pengeluaran-pengeluaran getah dan sebagainya. Ini juga kita anggap boleh membantu pekebun-pekebun kecil untuk meningkatkan pendapatan.

Mengenai musim tengkujuh yang berubah-ubah itu Tuan Yang di-Pertua dan Yang Berhormat Baling, kita dah ada— / *mean* kita dah menetapkan bahawa musim tengkujuh di Pantai Timur sekian-sekian bulan. Mungkin sekarang ini cuaca tidak menentu, bulan Jun, bulan Julai kadang-kadang hujan lebat dan sebagainya tetapi penetapan kita tentang musim tengkujuh itu masih lagi bulan November, Disember dan Januari. Jadi setakat hari ini kita akan mengikut apa yang kita telah putuskan iaitu bulan November, Disember dan Januari dianggap sebagai musim tengkujuh dan kita akan bayar seperti yang telah kita tetapkan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Pokok Sena. Pokok Sena banyak getah, Shah Alam tidak ada getah.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sektor getah ini banyak agensi dan kementerian yang terlibat. Antaranya ialah Kementerian Perusahaan, Perladangan dan Komoditi, Kementerian Kemajuan Luar Bandar dan Wilayah, kementerian Yang Berhormat sendiri, MITI juga terlibat, FELDA di bawah JPM, agensi-agensi yang lain, Lembaga Getah, kemudian Institut Penyelidikan Getah (RRIM), MRRDB, kemudian Lembaga Pasaran Getah Malaysia, RISDA, FELCRA, cukup banyak. Sedangkan agensi-agensi ini, gaji pegawai, gaji Menteri semua tinggi-tinggi sedangkan pekebun kecil, penoreh getah berdepan dengan masalah kejatuhan harga getah yang teruk bukan sahaja musim tengkujuh.

Jadi bagi saya Yang Berhormat Tuan Yang di-Pertua, apakah kerajaan tidak boleh memikirkan soal harga lantai itu ditingkatkan supaya, maknanya sama ada harga lantai itu ditingkatkan daripada RM2.20 itu kepada RM3 lebih ataupun bantuan yang lebih, maknanya bulanan kepada kejatuhan semasa harga getah jatuh ini. Hari ini saya ingat di kawasan saya tadi saya telefon RM2.30 sedangkan mereka berhadapan dengan masalah kos hidup yang meningkat dan juga kenaikan harga barang dan sebagainya meningkat sepanjang masa. Jadi kalau kita beri *one-off*, beri hanya untuk tiga bulan, bagi saya ini tidak mencukupi kepada mereka.

Jadi saya minta pihak kerajaan untuk melihat kembali tentang harga lantai ini tadi walaupun bukan di bawah kementerian Yang Berhormat tetapi sebagai kementerian yang menjaga kepentingan pekebun dan juga penoreh getah ini supaya boleh berunding dengan pihak kerajaan secara menyeluruh untuk memastikan supaya harga lantai paling tidak RM3.50. RM3.50 bagi saya itu berpadalah dengan kemampuan dan keupayaan untuk pekebun kecil dan juga penoreh getah.

Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob: Terima kasih Yang Berhormat Pokok Sena.

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak cadangkan satu mekanisme untuk harga lantai.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Tidak boleh, tidak boleh Yang Berhormat.

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Bolehlah Tuan Yang di-Pertua, ia berhubung kait.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Tidak boleh mencelah dalam Q&A.

Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob: Boleh tulis surat. Tulis surat pada saya. Terima kasih Yang Berhormat Pokok Sena. *In fact* sebenarnya pihak kerajaan juga menjalankan berbagai-bagai perkara bagi menstabilkan harga getah. Seperti kita tahu, harga getah ditentukan oleh harga pasaran dunia dan sebagainya. Kita cuba menstabilkan harga getah dengan menggunakan lebih banyak getah secara dalaman. Salah satunya yang kita lakukan pada hari ini telah pun dipersetujui dengan JKR dan sebagainya. Misalnya untuk jalan, kita menggunakan getah. Jadi jalan berasaskan getah ini akan kita perkenalkan supaya lebih banyak penggunaan getah dalam negara bagi kita cuba menstabilkan harga.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Kalau getah murah baru boleh buat jalan. Maknanya harga getah tidak akan naiklah.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Pokok Sena. Yang dalam itu tidak payah eksport Yang Berhormat.

Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob: Yang keduanya seperti yang saya sebutkan tadi, bagi kita membantu pekebun kecil apabila timbul masalah harga dan sebagainya, saya dah sebutkan tadi bahawa program-program peningkatan pendapatan kita laksanakan. Walau bagaimanapun seperti Yang Berhormat cadangkan tadi iaitu untuk

meningkatkan harga lantai tadi, *insya-Allah* perkara ini akan kita bincangkan dengan pihak agensi yang lain termasuk Lembaga Getah dan sebagainya, di bawah kementerian lain kita akan bincang sebab kita sentiasa seperti saya sebut, kita sentiasa menjaga kepentingan pekebun dan penoreh ini. Kalau untuk membantu mereka untuk tingkatkan dari segi harga lantai, *insya-Allah* kita akan bincang perkara ini. Terima kasih.

6. Tuan Ahmad Marzuk bin Shaary [Bachok] minta Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan menyatakan jumlah dan status bangunan milik Kerajaan di Kelantan yang telah dilakukan pemeriksaan keselamatan bahaya kebakaran oleh Jabatan Bomba dan Penyelamat Malaysia, lanjutan daripada insiden kebakaran Hospital Sultanah Aminah Johor Bharu.

Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan [Tan Sri Haji Noh bin Omar]: Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya menjawab soalan ini bersekali dengan soalan Yang Berhormat Kluang bertarikh 1 Ogos 2017; Yang Berhormat Kepong bertarikh 8 Ogos 2017 dan Yang Berhormat Sepanggar bertarikh 10 Ogos kerana keempat-empat Ahli Yang Berhormat membangkitkan isu yang sama iaitu mengenai langkah-langkah keselamatan kebakaran.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Silakan Yang Berhormat.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Saya hendak ambil kesempatan ucapkan terima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang begitu prihatin mengenai pencegahan kebakaran dalam negara kita.

Tuan Yang di-Pertua, bagi tempoh Januari hingga Disember 2016, jumlah premis dari pelbagai kategori di Malaysia yang direkodkan adalah sebanyak 210,050. Jabatan Bomba dan Penyelamat Malaysia (JBPM) telah melakukan 16,240 pemeriksaan bagi tujuan Menghapus Bahaya Kebakaran atau ringkasannya MBK dan didapati 2,194 premis mempunyai risiko bahaya kebakaran. Berikutan itu, 9,699 notis Menghapus Bahaya Kebakaran telah dikeluarkan. Ia berganda ini sebab Tuan Yang di-Pertua kerana terdapat beberapa premis yang menerima lebih daripada satu notis. Mulai Januari hingga Mei 2017, sebanyak 6,862 pemeriksaan telah dijalankan dan sebanyak 847 premis mempunyai pelbagai risiko bahaya kebakaran menyebabkan 5,547 notis Menghapus Bahaya Kebakaran telah dikeluarkan.

Tuan Yang di-Pertua, JBPM negeri Kelantan telah membuat pemeriksaan keselamatan kebakaran ke atas 73 buah bangunan milik kerajaan di negeri Kelantan. Daripada jumlah tersebut, 63 bangunan telah didapati mematuhi kehendak keselamatan kebakaran sepenuhnya manakala 10 bangunan telah diberi notis yang mana pada hari ini pemilik bangunan sedang dalam proses untuk memenuhi keperluan notis tersebut.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, sebagai usaha kerajaan untuk menjamin keselamatan rakyat daripada risiko bahaya kebakaran, JBPM telah melaksanakan pemeriksaan mencegah bahaya kebakaran di premis-premis pada setiap tahun.

■1120

Selain itu, semua premis yang hendak dibangunkan perlu mendapatkan pengesahan selamat diduduki daripada perakuan bomba yang merupakan elemen penting yang sentiasa dikuatkuasakan oleh JBPM dalam memastikan keselamatan premis daripada risiko bahaya kebakaran termasuklah di semua rumah apartmen bertingkat, flat-flat atau bangunan seumpamanya. Pematuhan terhadap elemen-elemen ini akan mampu mengelakkan kejadian-kejadian yang tidak diingini seperti tragedi kebakaran yang telah berlaku di Hospital Sultanah Aminah.

Selain itu, antara langkah yang telah diambil oleh KPKT adalah dengan mengadakan kempen keselamatan kebakaran kepada penghuni di pangsapuri dan juga menubuhkan pasukan bomba komuniti untuk memberikan kesedaran dan pendidikan kepada masyarakat setempat mengenai langkah-langkah keselamatan daripada risiko bahaya kebakaran.

Untuk makluman Yang Berhormat, garis panduan keselamatan kebakaran telah ditetapkan dalam Undang-undang kecil Bangunan Seragam atau UKBS 1984 (Pindaan) 2012. Bahagian VII dan VIII menerangkan secara khusus mengenai aspek keselamatan kebakaran melibatkan bidang kuasa JBPM.

Justeru, JBPM sentiasa melaksanakan penguatkuasaan dari kedua-dua bahagian tersebut. Pembinaan bangunan di Malaysia tidak menggunakan bahan komposit *Arconic*

Reynobond PE seperti yang digunakan pada bangunan Grenfell Tower, London. Ini kerana mengikut UKBS 1984, bahan yang hendak digunakan sebagai salutan kepada dinding luar mestilah terdiri daripada bahan kelas "O" iaitu bahan yang tidak menyebabkan kemerebakan api.

Dalam Mesyuarat Majlis Negara bagi Kerajaan Tempatan atau MNKT bilangan 71 yang telah dipengerusikan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri pada 10 Julai 2017 yang lalu telah mengarahkan semua negeri hendaklahewartakan UKBS 1984 (Pindaan) 2012. Terima kasih.

Tuan Ahmad Marzuk bin Shaary [Bachok]: Terima kasih jawapan daripada menteri yang menyeluruh saya kira. Soalan tambahan saya pun sudah terjawab. Namun saya kemukakan soalan yang lain. Kalau kita melihat kepada garis panduan keselamatan fizikal KPKT dinyatakan secara *detail* bagaimana cara dan pengurusan kebakaran ini.

Soalan saya ialah sejauh mana kepatuhan terhadap SOP yang begini lengkap dan kesedaran daripada rakyat dan juga orang awam terhadap SOP yang begini kerana apabila tibanya musim atau berlakunya sebarang *disaster*, ia akan menyebabkan orang tidak tahu hendak buat apa. Jadi pada saya, prosedur yang begini lengkap ini perlu juga untuk dimasukkan sebagai sebahagian bahan kempen untuk menyedarkan orang awam dan juga rakyat. Sekian.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Terima kasih Yang Berhormat. Kita amat memahami masalah yang kita hadapi. Kadang-kadang kebakaran ini tanpa kita duga. Oleh kerana itulah, pihak Jabatan Bomba dan Penyelamat kita menekankan kepada dua SOP ini. Pertama ialah pemeriksaan. Kita mengadakan setiap tahun pemeriksaan seperti yang saya nyatakan dan kalau kita dapati ada mana-mana bangunan yang kita boleh notis dan masih tidak lagi memenuhi arahan kita, maka kita akan membuat pendakwaan.

Pendakwaan ini pun kita telah buat. Sebagai contoh, pada tahun 2016, 235 kes telah pun disabitkan oleh mahkamah dan dendanya ialah RM479,290 kepada premis-premis yang tidak mematuhi akta arahan kita.

Kedua, kita juga membuat dasar bahawa setiap tahun sekurang-kurangnya setahun sekali, bangunan-bangunan khususnya bangunan-bangunan kerajaan hendaklah mengadakan latihan-latihan kebakaran. Ini kerana kita tahu dalam kebakaran ini yang penting ialah bagaimana kita hendak mencegah kebakaran daripada merebak.

Jadi latihan-latihan ini amat penting. Saya ambil satu contoh yang baru-baru ini berlaku di Hospital Tanjong Karang apabila api mula hendak merebak, kakitangan Hospital Tanjong Karang dengan pantas mengambil tindakan-tindakan segera. Maka kebakaran ini telah dapat kita atasi. Kalau mengikut laporan bomba kalau tindakan itu lambat diambil oleh kakitangan Hospital Tanjong Karang, maka ia boleh menyebabkan habis satu bangunan itu terbakar. Ini sebagai contoh bahawa latihan-latihan ini amat penting untuk kita mengambil langkah pencegahan daripada berlakunya kebakaran. Terima kasih.

Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan Yang Berhormat Menteri. Saya ingin mengambil perhatian Yang Berhormat Menteri di kawasan saya, bangunan bomba di kawasan Sibuti di Batu Niah sekarang ini dalam pembinaan. Masalahnya bahawa telah bertukar-tukar kontraktor. Sehingga sekarang, belum lagi siap. Adakah pihak kementerian sedar bahawa balai bomba ini sangat perlu di kawasan saya sebab selalunya kebakaran yang berlaku kita tidak dapat membantu yang kena kebakaran. Bilakah agaknya balai bomba di kawasan saya ini boleh diguna pakai? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, soalan asal dari Kelantan Yang Berhormat. Itu, Yang Berhormat Sibuti punya kawasan. Akan tetapi kalau hendak jawab, boleh.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Terima kasih Yang Berhormat. Ini spesifik kes Yang Berhormat bangkitkan. Saya akan ambil perhatian mengenai masalah kebakaran. Saya hendak maklumkan pada hari ini kita ada dlm 29 balai bomba yang telah siap dan juga sedang dirancang dalam pembinaan.

Tuan Yang di-Pertua, benarkan saya tambah sedikit mengenai kejayaan bomba ini. Bomba ini apabila saya tengok lain-lain isu ramai yang berminat. Apabila bomba ini ramai yang kurang berminat kerana bomba ini saya ibaratkan "*hero yang tidak didendangkan*". Jadi kita patut berterima kasih kepada pasukan bomba kita.

Saya ambil contoh kadar kematian. Tahun 2015 ada 153 kematian berlaku dalam kebakaran. Tahun 2016 turun kepada 107. Ini kematian akibat kebakaran menurun 30

peratus. Kerugian harta benda tahun 2015 RM4.4 bilion kerugian. Tahun 2016 dapat dikurangkan kepada RM2.9 bilion. Ini menunjukkan kita berjaya menurunkan 34 peratus daripada kerugian harta benda. Begitu juga harta yang dapat diselamatkan. Tahun 2015 kita dapat selamatkan 29.5 bilion. Tahun 2016 naik kepada RM35.8 bilion. Ini menunjukkan bahawa...

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Tuan Yang di-Pertua, Peraturan Mesyuarat. Menteri ini tidak jawab soalan Yang Berhormat Sibuti. Dia berkempen ini. Kempen untuk Tanjong Karang ini.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat....

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Saya rasa tidak bolehlah begitu Menteri. Tidak responsif kepada soalan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, *let me do that one*. Tidak perlulah.

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Soalan daripada Yang Berhormat Sibuti sudah tidak ada bomba. Apa kaitan dengan statistik semua ini. Ini Menteri jaga Selangor, susah betul.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Duduklah, duduk.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Makan ubat pagi ini.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Saya kasihan tengok Yang Berhormat Sepang. Dia tidak insaf daripada dulu. Tidak mengapalah. *[Ketawa]* Sebab mungkin dia berborak dengan Yang Berhormat Shah Alam, jadi...

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Saya rasa Yang Berhormat Tanjong Karang pun tidak insaf-insaf lagi. Orang sudah kata jawab soalan, dia pergi melencong jauh, apa hal?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat, kita dalam sesi soal jawab Yang Berhormat.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Yang Berhormat, dua-dua ini tadi saya tengok. Dia asyik berborak berdua. Jadi saya kira, mereka tidak dengar apa jawapan saya. Tidak mengapa, esok tengok *Hansard* apa jawapan. Saya sudah jawab bahawa dalam spesifik...

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Apa salah, kalau sudah jawab, duduklah. Hendak cerita bab lain, apa kena? Tuan Yang di-Pertua, tolonglah Tuan Yang di-Pertua.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Lagi sekali, dia tidak dengar. Saya kata ini menunjukkan Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Sepang tidak menghargai jasa bomba. Saya kata tadi bahawa kita ..

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Hey! Kita ziarah bomba, kita bagi hadiah lagi dekat bomba di Sepang. Janganlah tuduh macam itu, tidak baiklah.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Sepang. Biarkan Menteri menjawab.

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Ini Menteri jaga Selangor susah betul.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Sepang, cukuplah Yang Berhormat Sepang. Sekali, dua kali itu, tidak payahlah tiga kali.

Tan Sri Haji Noh bin Omar: Dia ini semua ketinggalan zaman. Saya boleh cerita mana tempat saya pergi. Saya pergi Sepang, muka Yang Berhormat Sepang pun tidak ada. Jadi Yang Berhormat, saya hendak sambungkan bahawa inilah kejayaan yang harus kita kena banggakan kepada pencapaian bomba di dalam negara kita yang telah pun berjaya mengambil langkah-langkah keselamatan.

Kita tidak nafikan memang banyak lagi tempat-tempat yang perlukan bomba. Oleh kerana itulah kita memerlukan penambahan pasukan bomba untuk kita dapat mengurangkan *response time* untuk mencegah kebakaran. Terima kasih.

■1130

7. **Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]** minta Menteri Pendidikan menyatakan sejauh manakah usaha yang dilakukan oleh kementerian berhubung dengan dasar 60:40 yang digagaskan sejak tahun 1967 lagi dalam usaha menarik minat rakyat Malaysia terhadap bidang sains dan teknologi serta menyediakan anak bangsa ke arah Transformasi Nasional 2050 (TN50).

Timbalan Menteri Pendidikan [Datuk P. Kamalanathan a/l P. Panchanathan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Lipis. Yang Berhormat, Kementerian Pendidikan Malaysia melaksanakan pelbagai program dan inisiatif bagi meningkatkan penyertaan murid dalam aliran STEM bagi mencapai dasar 60:40. Inisiatif memperkukuh pendidikan Sains, Teknologi, Kejuruteraan dan Matematik (STEM) dilaksanakan dengan matlamat melahirkan murid berliterasi STEM iaitu yang berupaya mengenal pasti, mengaplikasikan serta mengintegrasikan konsep STEM.

Untuk memahami masalah dan menyelesaikan secara kreatif dan inovatif melalui pembelajaran bersepadu, STEM yang mengaplikasikan konteks dunia sebenar menggunakan pendekatan *hands on* serta penerokaan baru dan terbuka. Pemantapan program STEM merangkumi empat bidang fokus iaitu:

- (i) peningkatan kompetensi guru;
- (ii) peningkatan minat dan kecenderungan murid;
- (iii) peningkatan kesedaran pihak pentadbir sekolah serta ibu bapa; dan
- (iv) komuniti.

Inisiatif STEM dipantau dari segi kemajuan dan prestasinya bagi memastikan inisiatif berkenaan berjalan dengan baik dan berkesan. Kementerian Pendidikan Malaysia juga bekerjasama dengan Kementerian Pendidikan Tinggi dan Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi bagi membangunkan Pelan Tindakan Strategik STEM Nasional. Pelan tersebut digunakan sebagai agenda nasional dalam menyediakan sumber manusia yang berkualiti dan cemerlang sejajar dengan Pelan Transformasi Nasional (TN50). Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Bidang Sains, Teknologi, *Engineering* dan Matematik (STEM) telah diwujudkan kerana tuntutan pekerjaan yang melibatkan kemahiran yang semakin meningkat. Setakat hari ini, sejajar dengan dasar ini, kita bersasaran 60:40. Maknanya STEM 60 dan 40 sastera. Akan tetapi dalam soal ini, apakah pihak kerajaan boleh mengorak langkah untuk mencapai tujuan ini bagi tujuan juga khusus MOSTI dan sebagainya untuk menuju ke arah Transformasi Nasional 50. Itu soalan saya.

Datuk P. Kamalanathan a/l P. Panchanathan: Terima kasih Yang Berhormat Lipis dan terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kementerian Pendidikan Malaysia memang telah pun memastikan penggubalan dasar STEM ini yang akan dilancarkan tahun ini akan mengambil kira dan akan memastikan agenda Transformasi Nasional 50 ini dicapai sejajar dengan dasar STEM ataupun dasar 60:40 ini. Hasrat kita adalah untuk melahirkan tenaga kerja yang mahir dalam bidang sains dan teknologi adalah selari juga dengan revolusi industri yang keempat yang memerlukan negara mempunyai ramai tenaga kerja mahir dalam bidang sains dan teknologi.

Untuk makluman Yang Berhormat, contoh dalam pendidikan Tingkatan Lima tahun ini sahaja di sekolah-sekolah seluruh Malaysia, daripada 384,916 pelajar-pelajar Tingkatan Lima, seramai 151,767 pelajar-pelajar dalam bidang STEM iaitu hampir 40 peratus pelajar-pelajar Tingkatan Lima menduduki bidang STEM. Ini tidak termasuk kolej vokasional dan juga pelajar-pelajar lain tetapi khusus dalam sains, teknologi dan juga teknikal. Kementerian Pendidikan akan sentiasa dan dalam proses juga. Kita sedang proses untuk menggubal Pelan Tindakan STEM Kebangsaan.

Kita dalam proses dan kerjasama Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi dan Kementerian Pendidikan Tinggi. Kita dalam proses menggubal satu dasar dan dasar ini akan dinamakan Pelan Tindakan STEM Kebangsaan dan akan ada secara terperinci semua tindakan dan juga apa yang harus dilakukan oleh Kementerian Pendidikan Malaysia untuk memastikan dasar 60:40 ini akan tercapai dalam masa yang terdekat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

[Masa untuk Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan telah tamat]

RANG UNDANG-UNDANG**RANG UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN AWAM DARAT
(PINDAAN) 2017****Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga****11.35 pg.**

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Sri Hajah Nancy binti Shukri]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan iaitu Rang Undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 dibacakan kali yang kedua sekarang.

Tuan Yang di-Pertua, kita sering mendengar rintihan para pemandu teksi berhubung isu-isu kebajikan dan cabaran-cabaran yang dihadapi mereka dan pada masa yang sama kita juga mendengar rungutan pengguna terhadap tahap kualiti perkhidmatan teksi. Kerajaan mengambil serius kesemua perkara ini dalam mencari penyelesaian yang adil kepada semua pihak dan menggubah senario industri teksi tempatan kepada yang lebih baik. Kajian yang mendalam telah dilaksanakan bagi mengenal pasti isu-isu yang membelenggu industri teksi di Malaysia.

Dalam hal ini, Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD), selepas ini saya rujuk sebagai Suruhanjaya telah melaksanakan satu makmal khusus bagi mengenal pasti isu-isu dan permasalahan yang dihadapi oleh pemain industri teksi.

*[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said)
mempengerusikan Mesyuarat]*

Makmal berkenaan telah melibatkan semua *stakeholders* dengan izin, yang berkenaan termasuk pemandu teksi sendiri, agensi-agensi kerajaan, syarikat-syarikat teksi dan badan-badan bukan kerajaan (NGO). Hasil daripada makmal berkenaan telah melahirkan Program Transformasi Industri Teksi (TITP) yang menyenaraikan 11 inisiatif untuk meningkatkan kualiti perkhidmatan teksi dan pada masa yang sama memberi fokus yang khusus terhadap keperluan dan kebajikan pemandu teksi.

Antara tumpuan utama program-program yang akan dilaksanakan adalah pengeluaran lesen ataupun permit individu baru kepada pemandu-pemandu teksi sedia ada yang layak. Bagi membantu para pemandu teksi ini beralih daripada sistem pajak sedia ada, kerajaan akan menyalurkan bantuan geran tunai berjumlah RM5,000 kepada individu yang layak bagi membantu mereka di peringkat awal pembelian kenderaan baru sebagai teksi mereka. Para pemandu akan turut mempunyai pilihan jenama dan model kenderaan yang lebih luas yang dirasakan sesuai dengan kelas penumpang yang disasarkan serta kos operasi mereka dan pada masa yang sama keselamatan penumpang dapat dipertingkatkan dengan penggunaan kenderaan yang mematuhi keperluan minimum tiga *star safety rating* di bawah *ASEAN New Car Assessment Program* (NCAP) dengan izin.

Di samping itu, kerajaan akan memastikan terma-terma kontrak dalam sistem pajak teksi akan ditambah baik dengan tumpuan diberikan kepada kebajikan pemandu. Terma-terma minimum di dalam kontrak pajak teksi akan dikawal selia bagi memastikannya tidak berat sebelah dan melindungi kedua-dua pihak.

Tuan Yang di-Pertua, gaya hidup masyarakat pada hari ini telah berubah selaras dengan arus perkembangan teknologi. Penggunaan telefon mudah alih yang satu ketika dulu merupakan simbol status, kini telah menjadi salah satu daripada keperluan dalam aktiviti seharian. Kecanggihan dan penggunaan teknologi telefon mudah alih juga telah meningkat dan berubah daripada hanya panggilan telefon biasa kepada kemampuan akses dalam mendapatkan pelbagai maklumat di hujung jari. Penggunaan teknologi juga telah membawa evolusi dalam perkhidmatan teksi di serata dunia. Kemunculan model perniagaan baru digandingkan dengan penggunaan teknologi disambut baik di kalangan pengguna untuk mendapatkan perkhidmatan teksi pada hari ini.

Oleh yang demikian, kemajuan dan kelebihan teknologi perlu dipergunakan sepenuhnya oleh industri ini bagi memberi manfaat bersama kepada pengguna dan pemandu.

■1140

Trend kaedah mendapatkan teksi telah berubah selari dengan arus pemodenan. Dapatan kajian menunjukkan lebih 50 peratus pengguna teksi di Malaysia menggunakan *mobile apps* untuk mendapatkan perkhidmatan teksi, manakala hanya 14 peratus daripada pemandu teksi cenderung untuk menggunakan *mobile apps*, dengan izin, untuk mendapatkan penumpang. Ini jelas menunjukkan terdapat jurang yang besar antara permintaan dan tawaran melalui penggunaan *mobile apps* ini, dengan izin.

Justeru, perkhidmatan *e-hailing* tidak harus dilihat sebagai saingan kepada kaedah operasi teksi konvensional tetapi harus digunakan sebagai peluang kepada para pemandu teksi serta pelengkap dalam mengimbangi tawaran perkhidmatan dengan permintaan dan trend pasaran. Oleh yang demikian, adalah wajar untuk perkhidmatan *e-hailing*, dengan izin, iaitu aktiviti tempahan perkhidmatan teksi atas talian melalui aplikasi pintar ataupun mudah alih dibenarkan beroperasi sebagai perkhidmatan perantara tertakluk kepada peruntukan dan seliaan undang-undang.

Langkah kawal selia ini adalah untuk memastikan penggunaan teknologi membawa kesan yang positif, bukan sahaja pemandu teksi, pemandu kenderaan *e-hailing* dan penumpang, malah memberi ruang kepada usahawan tempatan yang berminat untuk menerokai peluang dalam industri ini melalui pembangunan sistem aplikasi tempatan. Namun, rangka kerja perundangan sedia ada di bawah Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 iaitu Akta 715 tidak memadai bagi mengawal selia perkhidmatan *e-hailing*. Oleh yang demikian, kemasukan peruntukan-peruntukan baru berkenaan perkhidmatan *e-hailing* adalah perkara pertama yang dicadangkan dalam pindaan rang undang-undang ini agar ia dapat dikawal selia oleh suruhanjaya.

Tuan Yang di-Pertua, pindaan perkara kedua adalah berhubung dengan depoh kontena. Pada masa ini hanya depoh kontena di dalam premis pelabuhan ataupun *in-dock*, dengan izin, dikawal selia di bawah undang-undang berkaitan sedia ada. Namun, tiada peruntukan sedia ada yang membolehkan depoh kontena yang berada di luar premis pelabuhan ataupun *off-dock*, dengan izin. Oleh yang demikian, cadangan pindaan dilakukan kepada tafsiran terminal di bawah Akta 715 agar depoh kontena dapat dikawal selia oleh suruhanjaya. Di samping itu, tafsiran terminal dalam pindaan ini turut diperluaskan kepada kaunter perkhidmatan dan kaunter tiket pengangkutan awam darat, agar pemantauan standard perkhidmatan ke atas kaunter perkhidmatan dan kaunter tiket tersebut dapat dilakukan. Akhir sekali, beberapa peruntukan-peruntukan sedia ada di bawah Akta 715 dicadangkan pindaan agar kawal selia pengangkutan awam darat dapat dijalankan dengan lebih efektif dan berkesan. Justeru itu Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Pengangkutan Awam (Pindaan) 2017 yang dicadangkan ini keseluruhannya mengandungi 32 Fasal. Antara Fasal utama adalah:

Fasal 2 yang bertujuan untuk membina meminda seksyen 2, Akta 715 untuk memasukkan tafsiran baharu perniagaan perantaraan dan untuk meminda takrif tertentu yang sedia ada.

Fasal 3 bertujuan untuk memasukkan Bab 2A, Bahagian II baharu untuk mengawal selia pelesenan perniagaan perantaraan.

Seksyen baharu 12A yang dicadangkan mengadakan peruntukan bagi pelesenan perniagaan pengantaraan, termasuk permohonan dan syarat-syarat yang boleh dikenakan oleh suruhanjaya dan kesalahan mengendalikan suatu perniagaan perantaraan tanpa lesen.

Seksyen baharu 12B yang dicadangkan mengadakan peruntukan bagi pembaharuan suatu lesen perniagaan perantaraan, termasuk permohonan dan syarat-syarat bagi pembaharuan dalam tempoh masa dengan cara yang ditetapkan oleh suruhanjaya.

Seksyen baharu 12C yang dicadangkan mengadakan peruntukan bagi memberi kuasa kepada suruhanjaya untuk meluluskan atau menolak permohonan oleh pemegang lesen perniagaan, pengantaraan untuk mengubah lesen atau syarat lesen itu.

Seksyen baharu 12D yang dicadangkan mengadakan peruntukan bagi hal keadaan yang suruhanjaya boleh membatalkan atau menggantung suatu lesen perniagaan pengantaraan.

Seksyen baharu 12E yang dicadangkan memperuntukkan bahawa lesen perniagaan pengantaraan tidak boleh dipindahkan atau diserahkan kepada mana-mana orang lain. Seksyen baharu 12E yang dicadangkan juga memperuntukkan bahawa suruhanjaya boleh membenarkan pemindahan atau penyerahhkan lesen perniagaan perantaraan itu kepada mana-mana orang lain.

Seksyen baharu 12F yang dicadangkan menghendaki pemegang lesen perniagaan perantara untuk menyimpan akaun dan rekod mengikut kaedah-kaedah yang dibuat oleh suruhanjaya.

Seksyen baru 12G yang dicadangkan mengadakan peruntukan bagi suatu pemegang lesen perniagaan pengantaraan untuk memberitahu suruhanjaya mengenai apa-apa prosiding atau tuntutan terhadap pemegang lesen yang mungkin mempunyai kesan buruk kepada keadaan kewangan pemegang lesen dan menjejaskan keupayaan pemegang lesen itu untuk melaksanakan apa-apa syarat di bawah lesen itu.

Fasal 4 bertujuan untuk meminda seksyen 21, Akta 715 untuk meluaskan kuasa suruhanjaya untuk membenarkan permohonan oleh pengendali berlesen bagi kenderaan perkhidmatan awam untuk memasukkan perubahan sementara kepada penggunaan kenderaan pelancongan.

Fasal 5 bertujuan untuk meminda seksyen 34, Akta 715 untuk meluaskan ruang lingkup pengelasan dan penomboran laluan bas kepada semua kelas kenderaan perkhidmatan awam.

Fasal 6 bertujuan untuk meminda seksyen 51, Akta 715 untuk mengadakan peruntukan bagi kehendak bagi maksud lesen pengendali.

Fasal-fasal 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 dan 29 merupakan pindaan yang dicadangkan berbangkit daripada pemasukan bab baharu 2A, Bahagian II untuk mengawal selia pelesenan perniagaan perantara.

Fasal 18, 19, 21, dan 22 bertujuan untuk meminda masing-masing seksyen 200, 210, 230 dan 237, Akta 715 berbangkit daripada pemasukan bab baharu 2A, Bahagian II untuk mengawal selia pelesenan perniagaan perantara.

Perenggan 200(B) Akta 715 yang dicadangkan bertujuan untuk membenarkan suruhanjaya mengambil tindakan terhadap mana-mana orang yang mengamal, menggalang atau menghalang seseorang pemegang lesen, pemegang lesen terminal, pemegang lesen perniagaan pengantaraan atau pengendali berlesen atau pekerja-pekerjanya.

Fasal 23 bertujuan untuk memasukkan seksyen baharu 241A, Akta 715 untuk memberi Majistret kuasa untuk mengawarakan hukuman penuh bagi apa-apa kesalahan di bawah Akta 715.

Fasal 24 bertujuan untuk meminda seksyen 245, Akta 715 untuk mengadakan peruntukan bagi cara penyampaian dokumen.

■1150

Fasal 28 bertujuan untuk meminda seksyen 255 Akta 715 berbangkit daripada pemasukan Jadual Ketiga ke dalam Akta 715.

Fasal 30 bertujuan untuk meminda Jadual Pertama untuk memasukkan takrif baru iaitu "*kenderaan e-hailing*".

Fasal 31 bertujuan untuk memasukkan Jadual baharu Ketiga untuk mengadakan peruntukan bagi kategori baharu perkhidmatan pengangkutan awam darat di bawah perniagaan pengantaraan.

Fasal 32 bertujuan untuk mengadakan peruntukan kecualian dan peralihan.

Pindaan-pindaan lain yang tidak diperkatakan secara khusus merupakan pindaan-pindaan kecil dan berbangkit.

Dengan ini, Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ada sesiapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan [Datuk Halimah binti Mohd. Sadique]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Terima kasih. Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas. Yang Berhormat Kota Tinggi.

11.51 pg.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih mengizinkan saya untuk berbahas untuk rang undang-undang yang sedang dibacakan.

Saya pertamanya saya ingin— negara kita, *alhamdulillah*, pesat membangun. Transformasi negara 2009 – 2017 pada hemat saya amat berjaya. Tahniah kepada kerajaan, kepimpinan Yang Amat Berhormat Dato' Sri Mohd. Najib bin Tun Abdul Razak. Pelaburan domestik naik, pelaburan luar negara naik memberangsangkan. Ini satu petanda bahawa perdagangan kita akan bertambah dan, *insya-Allah*, KDNK kita akan mengukuh berkembang pada masa-masa terdekat walaupun ekonomi dunia dalam keadaan tidak menentu. Petunjuk-petunjuk dan unjuran-unjuran daripada badan-badan ekonomi dunia juga sama juga menunjukkan kita pun sedang berkembang.

Tahun 2020, 20 peratus daripada ekonomi kita adalah ekonomi digital. Ali Baba yang begitu besar di dunia menjadikan kita sebagai hab operasinya. Ini satu petunjuk bahawa keyakinan dan juga petunjuk bahawa perkembangan ekonomi dari segi sudut digital ekonomi itu akan menjadi satu perkara yang, *insya-Allah*, akan jadi kenyataan. Pada tahun 2020, kita anggarkan 20 peratus ekonomi ini berjumlah RM400 bilion ataupun daripada RM2 trilion yang kita jangkakan. Tahun 2030, 13 tahun saja dari sekarang, ekonomi digital ini akan berkembang melepasi, melewati RM1 trilion.

Apa yang menarik di sini ialah digital ekonomi adalah berkaitan dengan apa yang akta yang kita sebut iaitu mengenai *e-hailing*. Kita tahu perkembangan ekonomi akan menyebabkan pelancongan bertambah, perdagangan bertambah, penduduk bertambah dan permintaan untuk perkhidmatan juga akan bertambah. Penawaran perkhidmatan mesti seiring dengan permintaan. Permintaan mesti dapat dipenuhi dengan penawaran perkhidmatan yang cekap, yang produktif dan juga memenuhi cita rasa permintaan. Penawaran-penawaran produk dan perkhidmatan yang terkini amat penting dan ianya perlu seiring dengan trend semasa.

Dalam kita bercerita tentang ekonomi ini, permintaan sudah tentulah kita perkhidmatan, penawaran ini, mesti seiring dengan keperluan atau tuntutan semasa. Atas sebab itulah, dengan keperluan yang penting, dengan perkembangan yang baik, kita harap perkhidmatan ini akan seiring dengan penawaran, dan perkhidmatan seiring dengan permintaan yang bakal kita terima.

Atas sebab itu, saya mengambil kesempatan itu untuk menyentuh beberapa perkara khusus kepada penglibatan pemandu-pemandu teksi. Ini amat penting kerana dalam kita bercakap tentang *e-hailing*, bercakap pembangunan ekonomi, saya rasa bimbang juga takut pemandu teksi terpinggir, tidak menjadi sebahagian daripada pembangunan, tidak menjadi sebahagian daripada perkembangan ekonomi. Atas sebab itu, saya minta kerajaan pastikan perkhidmatan teksi tidak dibiarkan begitu saja. Kita perlu bantu mereka. Kita perlu buat perkara-perkara yang membolehkan mereka menjadi sebahagian daripada pembangunan yang begitu pesat ini.

Perkhidmatan teksi sudah lama dalam negara kita, berpuluh tahun. Saya ingat masa saya kecil dulu naik teksilah. Satu perkara yang nostalgia. Tapi hari ini kita dengar berbagai-bagai rungutan khusus daripada pemandu-pemandu teksi ini. Jadi saya rasa terpenggil untuk bincang *detail* sikit tentang teksi pada hari ini.

Ahli-ahli Yang Berhormat...

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: [Bangun]

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Okey, sila.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, sila.

Datuk Dr. Makin @ Marcus Mojigoh [Putatan]: Saya tertarik dengan perbincangan sahabat saya daripada Kota Tinggi berkenaan dengan pemandu-pemandu teksi. Yang saya lihat apa yang berlaku sekarang, pemandu-pemandu teksi ini kebanyakannya orang yang bukan warga Malaysia dan pelesennya— setahunya gambar yang diletak atas teksi itu bukan gambar yang sebenarnya pemandu kerana kadang-kadang ada juga yang kerja sementara pemandu sambil bekerja di lain tempat pada waktu-waktu yang tertentu seperti waktu malam.

Adakah pihak suruhanjaya melihat perkara ini dengan serius? Kerana ada unsur-unsur jenayah yang berlaku ke atas pemandu-pemandu disebabkan pemandu-pemandu yang sementara ini dan pemandu-pemandu yang bukan warganegara kita. Bagaimana pendapat Yang Berhormat Kota Tinggi berkenaan masalah ini, pemantauan dan penguatkuasaan undang-undang atas rang undang-undang yang kita bahas ini?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Jadi saya minta masukkan dalam ucapan saya dan suruh Yang Berhormat Menteri jawab. Terima kasih Yang Berhormat Putatan.

Saya rasa prihatin. Pemandu-pemandu teksi ini kita kena ambil perhatian. Kita kena bagi satu peluang untuk mereka supaya mereka dapat integrasi dalam satu perkembangan ekonomi yang bersifat *digitalize* ini. Mereka mesti jadi sebahagian daripada pembangunan ini.

Saya menggesa kerajaan— saya terus kepada subjek. Pemandu teksi ini juga— saya lupa— mereka ini merupakan duta-duta kecil. Kalau pelancong datang, orang pertama dia jumpa di *airport* pemandu teksilah. Jadi kalau kita tidak dapat bantu mereka, mereka juga tidak dapat bantu kita membangunkan negara. Mungkin elemen-elemen yang disampaikan pun tidak yang positif.

Jadi saya menggesa kerajaan, nombor satunya, saya minta kalau boleh kena ada...

Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]: Yang Berhormat Kota Tinggi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Benarkan pemandu teksi ini guna platform *e-hailing* yang ada ini. Sama ada yang pakai *Grab* kah, *Uber* kah.

Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]: Yang Berhormat Kota Tinggi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Jadi, kita mesti memberikan mereka peluang untuk menggunakan platform yang ada ini.

Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]: Sibuti, Sibuti.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Sibuti bangun.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Okey, sila.

Tuan Haji Ahmad Lai bin Bujang [Sibuti]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Kota Tinggi. Kita mendengar tadi bahawa Yang Berhormat Kota Tinggi ingin hendak membantu teksi-teksi ini. Kita ada dengar bahawa tahun-tahun yang lepas, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kita membantu dengan memberi tayar *free* dan kemudian itu insentif-insentif yang lain diberi untuk teksi-teksi memudahkan mereka untuk menyara hidup. Sekarang yang saya dengar apabila saya tumpang teksi, mereka mengatakan bahawa pendapatan mereka telah berkurangan.

Tapi yang saya lihat yang peliknya, teksi ini— tidak semua, ada satu dua. Dia di KLCC. Kalau kita hendak tumpang teksi, dia terus mengatakan, "*Okey, RM30*". Kalau pergi sini, *RM30*. Jadi adakah perkara ini dapat dipantau pihak kementerian yang bertanggungjawab memantau perkara yang berlaku seperti ini? Terima kasih. Apa pandangan Yang Berhormat?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Okey, saya setuju dan masuk dalam ucapan saya juga. Biar Yang Berhormat Menteri jawab ya. Terima kasih Yang Berhormat Sibuti.

Saya hendak menyentuh tentang kerangka. Kalau boleh kita adakan kerangka yang baik, yang ampuh yang boleh bantu pemandu-pemandu teksi ini. Terutama tadi saya kata, kita mesti benarkan mereka mengguna platform *Uber* dan *Grab* ini. Tapi dengan syarat layanan kita kena bagi dia *special* sikitlah pemandu teksi ini. Contohnya *Grab* dia caj orang lain pakai platform dia 20 peratus contohnya, ada yang pakai 25 peratus. Jadi saya minta kalau boleh kalau pemandu teksi ini, kita bagi dia *special* sikit, mungkin kurang daripada 20 atau 25 peratus sebab dia ada kekangan lain, ada kos-kos lain yang tidak terbeban kepada peserta-peserta *Uber*, *GrabCar* yang tidak menjadi pemandu teksi. Itu pertama.

■1200

Keduanya, saya hendak minta kerajaan supaya, sekarang kita ada *GrabCar* dan *Uber* sahaja. Itu dua-dua syarikat ini adalah syarikat luar negara. Kita hendak jadi negara

digital. Kita hendak buat *e-hailing*. Sampai masanya saya rasa kita kerajaan mesti adakan satu syarikat tempatan, yang boleh menggerakkan *e-hailing* dalam negara. Cara ini kita boleh, saya yakin, kepakaran kita, kebolehan tempatan boleh mengadakan syarikat ini. Saya minta kalau boleh, kita bukan saja beri saingan, membina kepakaran dalaman. Kita ada keperluan-keperluan lain di masa hadapan. Di mana kita mempunyai kapasiti dalaman.

Kalau boleh dengan adanya syarikat tempatan ini, pemandu-pemandu teksi, contohnya atau golongan yang tertentu, buat satu koperasi menjadi sebahagian daripada syarikat ini. Dengan cara itu, mereka bukan sahaja mendapat pendapatan harian dari ini, mereka juga dapat dividen pada masa pendek. Masa jangka panjang esok kalau mereka sudah tua, mereka dapat pendapatan daripada dividen. Dengan cara ini mereka terangkum dalam pembangunan yang begitu pesat, dalam kadar yang lebih *sustainable* untuk mereka.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Yang Berhormat Kota Tinggi?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Sila Yang Berhormat Sekijang.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Tuan Yang di-Pertua, minta izin.

Timbalan Yang di-Pertua: Ya, sila.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Terima kasih. Saya tertarik dengan hujah Yang Berhormat daripada Kota Tinggi bila menyebut tentang *e-hailing* ini, iaitu antara syarikat yang terlibat contohnya seperti Grab dan Uber yang kita tahu memang bergerak aktif sekarang ini dalam negara kita. Cuma kita kena lihat, industri teksi ini adalah antara industri yang telah lama berkembang dalam negara kita dan sebenarnya industri teksi ini juga telah menyumbang pendapatan. Tidak kira ialah pendapatan tetap atau pendapatan tambahan kepada rakyat kita. Terutamanya mereka-mereka yang memang telah terlibat dalam industri ini.

Walau bagaimanapun dengan kehadiran Uber dan Grab ini kita melihat ia seolah-olah menjadi satu saingan kepada pemandu-pemandu teksi di dalam negara kita. Cuma dengan adanya rang undang-undang ini nanti, adakah Yang Berhormat melihat, ia akan menjadi satu bentuk kerjasama baru seolah-olah dengan adanya rang undang-undang ini nanti ia sebenarnya akan memberikan satu penambahbaikan dalam industri berkaitan dengan teksi dan kereta sewa dalam negara kita. Apa pandangan Yang Berhormat?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya setuju dan masukkan lagi dalam ucapan saya.

Dato' Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Yang Berhormat Kota Tinggi minta laluan.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Sekejap-sekejap, sikit lagi.

Dato' Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Okey.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Secara holistiknya rohnya, akta ini adalah untuk kita membuat satu *migration* atau hijrah daripada satu tatacara lama kita ke kerangka yang lebih holistik dan menepati keperluan masa depan. Sebab kalau kita tidak ubah kita akan tertinggal. Itu sebabnya dalam kita buat akta ini, pada keseluruhannya saya amat menyokong, cuma kita perlu melihat, kumpulan-kumpulan sasar yang terkesan negatif dan kita mesti ada satu tatacara, satu kerangka kerja yang bantu mereka secara holistik supaya mereka tidak terkesan negatif dan mereka dapat seiring dalam proses *migration* ini untuk penghijrahan ini, Jadi sila Yang Berhormat Kota Bharu.

Dato' Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Terima kasih sahabat saya Yang Berhormat Kota Tinggi. Saya memang amat berminat apabila perbincangan mengenai rang undang-undang ini dan juga khususnya mengenai persoalan berkaitan dengan pemandu-pemandu teksi kita dalam negara ini. Terutamanya di ibu negara ini. Pada pandangan saya, kita pihak kerajaan terutamanya tidak perlu kalau tidak- kasar perkataan saya, berdolak-dalik mengenai kedudukan ataupun keadaan perkhidmatan teksi dalam negara kita ini apabila terlaksananya rang undang-undang ini ataupun akan menjadi akta yang melibatkan perkhidmatan Grab dan juga Uber ini.

Ini kerana, kita melihat sekarang ini kalau kerajaan memang berminat untuk memperkenalkan perkhidmatan baru ini walaupun perkhidmatannya sudah beberapa

bulan berjalan, undang-undang belum ada lagi, sepatutnya tidak boleh begitulah. Akan tetapi kita tidak nampak langkah yang jelas walaupun ada disebut Yang Berhormat Sibuti tadi, kerajaan bagi tayar, kerajaan bagi itu sikit-sikit. Akan tetapi itu bagi saya lah masih belum mencukupi untuk menampakkan kerajaan memberikan pembelaan yang sepatutnya kepada pemandu teksi. Bayangkan Yang Berhormat, bila saya sendiri, mungkin rakan-rakan lain kita bercakap dengan pemandu teksi. Mereka memberitahu bagaimana beratus-ratus teksi telah dikembalikan kepada syarikat-syarikat pengusaha teksi ini kerana mereka tidak mampu untuk membayar sewa-sewa tiap-tiap hari.

Kalau *blue taxi* tu, RM100 satu hari. Bila sebelah petang kadang-kadang kita tanya, berapa abang dapat, baru dapat RM50. Tidak dapat lagi untuk bayar sewa harian pun. Jadi saya tidak menentang, apa yang hendak dibuat ini. Mungkin ada baiknya dari segi kebajikannya. Akan tetapi apakah langkah yang telah dibuat ataupun yang akan dibuat oleh kerajaan bagi membela perkhidmatan teksi ini yang ianya memang sudah menjadi suatu pekerjaan sara hidup kepada sebahagian besar rakyat dalam negara kita ini. Mohon Pandangan Yang Berhormat. Terima kasih.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih.

Dato' Haji Ahmad Nazlan bin Idris [Jerantut]: Yang Berhormat Kota Tinggi?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Sekejap ya sekejap. Saya mendengar dengan teliti pandangan Yang Berhormat Kota Bharu itu. Itulah asasnya saya menyentuh terus kepada isu topik pemandu teksi. Sebab saya pun dapat melihatkan, dapat merasakan apa permasalahan yang mungkin timbul. Sekarang ada MRT, ada macam-macam lagi. Sudah tentu mereka akan terjejas tetapi kita sebagai *legislator* sebagai pembuat dasar, kita memandang ke hadapan keperluan-keperluan yang mendesak yang akan mendatang yang tidak dapat kita tolak.

Contohnya, keperluan-keperluan permintaan yang mengikut trend semasa. Kalau kita berjual, kita jual produk yang orang tidak nak beli, kita akan jadi masalah. Begitu juga dengan penawaran perkhidmatan. Sama. Akan tetapi apa yang saya hendak tekankan di sini ialah atas sebab keprihatinan kita, dan kerajaan dah mula dah pun. TR1Ma, 1 tayar (BT1M) dan apa-apa kita dah bagi itu. Jadi dengan adanya akta ini, kita melihat lagi skop-skop yang lebih meluas, dan saya sebutkan tadi perkataan *migration-hijrah*. Hijrah ini satu perkara yang berat, tetapi kadang-kadang kita perlu lakukan, sebab untuk menentu *sustainability*, kemapanan, jangka masa panjang.

Ini adalah satu realiti yang kita tidak dapat tolak. Kalau kita bergerak terlampau perlahan orang lebih cepat, kita akan tercicir, kita terpinggir dan orang yang terpinggir selalunya tertindas. Kita tidak nak berlaku kepada rakyat kita, itu sebab kita ambil pendekatan proaktif, kita kena sama-sama fikir apakah kerangka-kerangka yang baik yang boleh kita buat dalam Dewan ini supaya kita dapat membantu mereka. Perkataan *migration, transitional*, hijrah, kita sentiasa berhijrah. Kalau tidak kita akan statik, kalau statik kita akan ada masalah.

Jadi tuan-tuan, saya setuju dengan Yang Berhormat Kota Bharu dan saya memahami dan saya mendengar juga kawan saya juga pemandu teksi dan itu sebab kita berdiri hari ini menceritakan perkara-perkara yang mungkin kita boleh cadang pada kerajaan ambil perhatian dan saya gesa kerajaan ambil perhatian supaya perkara-perkara dapat diberi perhatian yang sepenuhnya. Saya sebut tadi- sila Yang Berhormat Jerantut.

Dato' Haji Ahmad Nazlan bin Idris [Jerantut]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Kota Tinggi. Saya mengikuti perbincangan Yang Berhormat Kota Tinggi dan tajuk ini merupakan tajuk yang pada saya berkaitan dengan masyarakat kita di Malaysia, khususnya rakan-rakan yang menjadi pemandu teksi yang telah banyak menyumbang kepada pembangunan negara. Cuma saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Kota Tinggi, apakah sudah cukup perbincangan ataupun sesi pertemuan untuk mengelakkan salah faham dengan kumpulan pemandu teksi.

Ini kerana sekarang kita melihat seolah-olah pemandu teksi merasakan mereka teraniaya, sedangkan pihak kerajaan mengatakan telah banyak bantuan diberi. Cuma tidak berlaku perubahan kepada pemandu teksi. Jadi apakah kerajaan perlu bersedia, melihat semula apakah jenis-jenis keperluan yang diperlukan golongan pemandu teksi ini agar mereka menyokong kebaikan yang dikatakan dengan adanya wujud sistem baru dalam pengangkutan negara. Terima kasih.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Yang Berhormat Jerantut. Saya Setuju.

Dato' Ir. Nawawi bin Ahmad [Langkawi]: Yang Berhormat Kota Tinggi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Sekejap ya.

Dato' Ir. Nawawi bin Ahmad [Langkawi]: Boleh celah sikit?

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Ya, sila Yang Berhormat Langkawi.

Dato' Ir. Nawawi bin Ahmad [Langkawi]: Tadi saya tengok, Yang Berhormat Sekijang ada bercakap tentang persaingan di antara Uber, *e-hailing*, GrabCar dengan teksi. Akan tetapi, adakah Yang Berhormat Kota Tinggi bersetuju dengan saya, bahawa dalam keadaan sekarang. Persaingan yang sihat tidak wujud. Ini kerana yang pertamanya teksi dia tidak mempunyai aplikasi yang canggih, yang mana sekarang ini semua masyarakat sama ada pelancong ataupun orang biasa menggunakan *handphone* dan tidak lagi perlu pergi berjumpa dengan stesen teksi dan sebagainya. Hanya tekan-tekan, *Uber* akan sampai dalam masa tiga hingga lima minit. Ini dari segi persaingan, servis.

■1210

Kedua, dari segi persaingan harga. Harga nampaknya macam saya masalah yang besar. Di Langkawi, saya mempunyai banyak pelancong dan saya juga mempunyai ramai orang di Langkawi. Akan tetapi, masalahnya persaingan yang diwujudkan di antara GrabCar, Uber dan teksi adalah dari segi harga. Harga teksi sudah ditetapkan pada satu nilai yang tinggi tetapi harga yang diberikan oleh Uber terlampau rendah menyebabkan teksi tidak ada cara untuk mendapat pelanggan. Bagaimana pendapat Yang Berhormat Kota Tinggi untuk mewujudkan persaingan yang sihat di antara teksi dan juga *e-hailing*.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya tidak menjawab. Terima kasih kepada Yang Berhormat Langkawi tapi saya pun sentuh sikit tadi. Sudah sentuh tadi, supaya teksi ini diberi peluang untuk mengguna kerangka *e-hailing* yang sudah ada sekarang. Contoh Grab, yang saya sudah sebut tadi minta kerajaan tengok.

Akan tetapi kalau pakai Grab atau Uber tentukan mereka punya *rate* tidak sama macam orang yang bukan teksi. Sebab apa? Orang teksi ini dia kos dia tinggi. Dia ada kena buat itu, buat ini. Jadi, kena *rate* dia berbeza- kalau teksi ini. Jadi, macam itu mereka boleh mengguna kerangka yang ada dan saya cadangkan tadi dan saya setuju dengan Yang Berhormat Langkawi masuk dalam ucapan saya dan... [Disampuk] Sila.

Dato' Ir. Nawawi bin Ahmad [Langkawi]: Bab kos ini saya rasa hendak tanya Yang Berhormat Kota Tinggi. Kos. Bagi Uber, Grab kereta mereka dibayar dengan gaji asal mereka. Contohnya, mereka seorang pekerja hotel ataupun pegawai kerajaan selepas habis kerja mereka boleh pergi buat Uber dan Grab. Akan tetapi bagi teksi *driver* itulah punca utama untuk mereka bayar teksi, untuk bagi makan anak, untuk hantar sekolah, untuk *family* dan sebagainya. Jadi kos ini macam mana pendapat.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Itulah, itu *point* yang hendak sebut itu Yang Berhormat Langkawi, sudah sebut. Terima kasih masuk dalam ucapan saya, ini benda saya hendak cakap tadi. Sebab pendek masa. Cuma saya setuju...

Dr. Izani bin Husin [Pengkalan Chepa]: Yang Berhormat Kota Tinggi, sedikit.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Setuju memang kos pemandu teksi lebih tinggi saya setuju, itu sebabnya. Sekejap dua minit. Saya cadangkan supaya kita kena ambil pemandu teksi ini kos dia, *entry cost* dia *level* dengan *entry cost* untuk peserta Grab tidak sama. Tidak adil dari segi itu.

Jadi, itu sebab saya cadangkan kita biar dia guna pakai platform *e-hailing* ini yang mengguna Grab tetapi dalam keadaan *rates* berbeza. Itu cadangan saya. Jadi, mungkin Yang Berhormat boleh tambah lagi. Contohnya sebagai contoh. Contohnya, proses. Pemandu teksi ini dia kena buat pemeriksaan kenderaan berkala ke PUSPAKOM dua kali setahun. Pemandu lain tidak perlu. Jadi, ada kos. Contoh lagi, dia perlu dapatkan kad pemandu dan sebagainya yang dia kena lalu tetapi pemandu lain tidak perlu, jadi ada kos. Lepas itu, cat kereta dia punya itu, uniform dan entah apa-apa lagi.

Jadi sudah itu, *it's not level playing field*. Itu sebab dengan ada akta ini dengan cadangan ini supaya kita ambil kira ini, keperluan-keperluan pemandu teksi supaya mereka juga dapat mengurangkan kos dia dan dia juga dapat *be competitive*. Contoh lagi, macam pemandu teksi dia sudah ada *vetting* sebagainya, kan? Macam *e-hailing* ini

dia, kita tidak tahu kerangkanya ada *vetting* ke tidak ada *rating* pemandu ini, faktor-faktor keselamatan contohnya. Ini satu lagi aspek yang saya rasa amat penting, kita kena ambil kira supaya pemandu teksi ini, dengan peserta-peserta (Grab dan Uber) ini kita subjek *to their requirements*.

Kita perlukan pemandu teksi kena ikut 'A', 'B', 'C'. Pemandu *e-hailing* ini pun patut kena 'A', 'B', 'C' jugalah. Jadi, kena ada satu takrif yang sama supaya ada *same level playing field*. Satu lagi contohnya...

Dr. Izani bin Husin [Pengkalan Chepa]: Yang Berhormat Kota Tinggi sedikit.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: *Sorry*, *sorry* sila. Jemput. Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya.

Dr. Izani bin Husin [Pengkalan Chepa]: [*Ketawa*] Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Kota Tinggi. Saya rasa kita telah sependapat bahawa persaingan antara *e-hailing*, Uber dan Grab ini dengan teksi adalah persaingan yang tidak seimbang dan kita juga bersetuju bahawa kos yang terpaksa ditanggung oleh industri teksi terlalu tinggi. Saya berpendapat bahawa ini juga bergantung kerana pertembungan kepentingan di antara pemandu teksi dan juga pengusaha-pengusaha *rate* teksi itu sendiri.

Jadi, dalam bab ini saya rasa kerajaan bukan setakat kita menggunakan kerangka *e-hailing* tetapi kita juga melihat masalah-masalah teksi ini sebagai satu masalah yang kita kena selesai. Kita tidak payah hendak *complaint* caj tinggi, teksi buruk, teksi tidak dijaga dan sebagainya. Ini kerana ia berkaitan dengan kos yang tidak mampu ditanggung. Oleh hal itu, saya rasa kerajaan mesti melihat dalam pada industri yang tertua ini, akreditasi teksi pengangkutan tertua ini untuk kita jadikan ia persaingan yang paling tidak mendekatilah, tidak terlalu jauh perbezaan antara Grab dengan teksi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih. Masuk ke dalam ucapan saya.

Dato' Sri Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: [*Bangun*] Boleh minta penjelasan.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Yang Berhormat Kinabatangan.

Dato' Sri Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Yang Berhormat Kota Tinggi.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Ya, sila.

Dato' Sri Bung Moktar bin Radin [Kinabatangan]: Ya, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Apakah jua Yang Berhormat mungkin melihat bahawa sudah sampai masanya organisasi seperti teksi ini buat transformasi di kalangan mereka. Sebab kalau tidak mungkin mereka akan ditelan arus perubahan tersebut. Sebab kita tidak boleh pula tidak membenarkan mana-mana pihak seperti GrabCar ataupun ini Uber untuk beroperasi.

Kalau kita lihat bagaimana transformasi teksi di Amerika, United Kingdom, Eropah dan Jepun mereka begitu komited ke arah untuk memberi perkhidmatan yang lebih hebat daripada mungkin lebih hebat daripada *Uber* dan sebagainya dan ini mereka harus melihat bahawa perkara ini memang persaingan. Persaingan ini, bermakna mereka perlu mencari satu pendekatan, satu *approach* yang baru untuk lebih meyakinkan bahawa mereka juga salah satu organisasi yang boleh menyumbang ke arah pengangkutan awam yang lebih berkesan. Minta komen Yang Berhormat.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya setuju dengan Yang Berhormat Kinabatangan, sila masuk ke dalam ucapan saya. Saya sambung tadi ada beberapa isu yang saya bersetuju dengan Yang Berhormat antara contohnya bayar insurans komersial untuk kereta, kalau pemandu teksi bayar komersial tetapi kalau pemandu biasa dia tidak bayar *rate* komersial.

Lepas itu kita ada contohnya mereka boleh pakai kereta Myvi, kereta *Kancil*, kereta kecil tetapi pemandu teksi ada spesifikasi dia pula, tidak boleh pakai sebarang-sebarang. Jadi ini adalah perkara-perkara yang membezakan dan menyebabkan golongan ini (pemandu teksi) rasa mereka tidak mendapat layanan yang adil, dan saya tengok perkara lagi sudah banyak cakap saya pun sudah lupa. [*Ketawa*]

Cuma yang penting dekat sini Yang Berhormat Menteri saya tekankan lagi tadi kita tidak menidakkan kepentingan-kepentingan pemandu teksi. Kita faham, sebab mereka pengundi-pengundi kita. Cuma kita juga bertanggungjawab memikirkan ke arah masa depan yang kita perlu lalui, untuk memastikan sistem pengangkutan negara kita mampan. Cuma tugas kita memastikan pemandu teksi ini jangan tertinggal dalam pembangunan ini.

Itu saya cadangkan tadi kalau ada syarikat tempatan, kalau ada peluang bagi mereka sebagai satu kelompok koperasi. Jadi, mereka dapat sebahagian daripada pembangunan itu dengan cara-cara yang lebih berganda contohnya, tidak hanya fizikal tetapi dengan cara-cara berkelompok dan juga kita lihat perkara-perkara yang *government* telah buat.

Contohnya kita ada TR1Ma, ini mesti diteruskan. Baru-baru ini tahun lepas saya cadang kepada Kementerian Sumber Manusia. KSM buat satu skim SOCSO yang mana kita pada tahun lepas kita luluskan. Skim ini bagus kerana ia memberi perlindungan kepada pemandu teksi cuma masalahnya dia orang kena bayar premiumnya RM180 ada, RM200 sekali gus. Itu membebankan. Saya cadangkan kerajaan kalau boleh ini kita *absorb* sahajalah, bantu dia orang, ringankan beban kos untuk dia menawarkan perkhidmatan.

Premium dalam RM200 setahun itu, saya cadangkan pemandu teksi ini kita bagi kemudahan untuk itu. Saya sudah sebut tadi TR1Ma, kalau boleh kita teruskan dan ini adalah permintaan daripada mereka dan saya nak tekankan di sini bahawa saya merasa terpenggil untuk berbahas sebab saya yakin untuk masa depan. Saya sebut banyak tadi tentang ekonomi. Itu bukan perkara yang omong-omong, sedang berlaku dan akan berlaku dan *insya-Allah* akan menjadi realiti masa depan dan itu sebabnya kedatangan akta ini amat bertepatan.

Kita mesti selesaikan masalah ini sesegera mungkin supaya mereka lebih jelas hala tuju mereka dan yang pastinya kerajaan mesti ambil satu pendekatan *transitional*. Kita tidak boleh buat satu kita biarkan golongan-golongan terkesan, tidak boleh. Pemandu teksi ini mesti ada satu kerangka *migration*, hijrah, *transition* yang bolehkan mereka terangkum dalam pembangunan ini dan yang paling penting saya ingat kalau ada pembangunan dari segi syarikat yang besar dalam negara esok, pastikan mereka terlibat melalui koperasi.

■1220

Jadi saya ingat itu sahaja yang saya hendak sebut di sini. So, banyak terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua dan semua rakan yang membantu tadi. Saya menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, Yang Berhormat Kluang.

12.20 tgh.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Saya terlebih dahulu ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Batang Sadong kerana sudi jumpa dengan beberapa Ahli Parlimen Pakatan Harapan pada bulan April dan juga jumpa dengan beberapa ahli DAP pada bulan Julai berkenaan dengan rang undang-undang ini. Saya rasa perbincangan di antara kami, baik untuk kami memahami rasional kerajaan untuk buat rang undang-undang tersebut, juga memberikan peluang kepada pihak kementerian untuk memahami pemikiran kami dan apa yang kami tekankan.

Objektif kami ialah dua- dua objektif yang besar. Satu ialah adakah rang undang-undang ini akan bantu industri teksi dan juga *e-hailing* dan juga pelbagai perkhidmatan pengangkutan awam dari segi jangka panjang? Kita mesti ada satu pelan jangka panjang supaya kita jangan hanya selesaikan satu masalah tetapi menimbulkan masalah-masalah jangka panjang yang lain. Itu termasuk yang saya akan huraiakan nanti ialah isu tentang *duopoly*. Adakah undang-undang ini hanya akan membantu syarikat-syarikat gergasi Uber dan GrabCar tetapi tidak memanfaatkan pemandu-pemandu dan juga tidak semestinya memanfaatkan negara kita dari segi jangka panjang, terutamanya untuk kawasan-kawasan di luar bandar dan di luar Kuala Lumpur?

Objektif kedua bagi pihak kami ialah isu kebajikan pemandu. Tidak kira kebajikan pemandu *e-hailing* ataupun pemandu teksi, saya rasa rang undang-undang ini mesti menjamin kebajikan mereka dan mesti berikan *legal standing* untuk pemandu *e-*

hailing. Kalau *legal standing* diberikan kepada syarikat-syarikat gergasi Uber dan GrabCar, maka *legal standing* juga mesti diberikan kepada pemandu dalam undang-undang ini. Ini objektif besar kita.

Sebelum saya masuk ke topik secara terperinci, saya hendak jawab apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Kota Tinggi tadi. Yang Berhormat Kota Tinggi kata ini adalah salah satu contoh di mana pembangunan dilaksanakan. Akan tetapi saya hendak tanya kita semua, kenapa begitu ramai rakyat Malaysia sekarang ini hendak jadi pemandu Uber ataupun pemandu GrabCar? Adakah ini menunjukkan pembangunan yang pesat ataupun sebenarnya menunjukkan masalah ekonomi kita? Ini kita kena fikir.

Saya sebagai anak kepada seorang pemandu teksi, pemandu *mini bus* dahulu, ayah saya beritahu saya, bila ekonomi tidak baik, maka *you* tengok ada lebih banyak gerai nasi lemak di tepi jalan. Bila ekonomi tidak baik untuk rakyat jelata, maka lebih ramai orang menjadi pemandu GrabCar dan pemandu Uber. Ini mungkin satu soalan isu yang lebih besar untuk kita fikirkan bersama.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya hendak jawabkah?

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Ya, silakan.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Boleh, terima kasih. Saya terima pandangan itu. Memang betullah kalau ada orang pemandu teksi kata, bawah banyak orang jual nasi lemak maknanya ekonomi kurang baik. Kita ambil kira pandangan di bawah. Kita juga ambil pandangan pakar-pakar ekonomi. Kita juga ambil pandangan mereka yang membuat *validation*. Kita ambil keseluruhan. Jangan kita ambil bawah sahaja. Kalau kita ambil pandangan satu-satu kelompok, kita bahaya. Sebab apa? Kita mungkin tidak membuat pertimbangan yang tepat.

Itu sebabnya saya kata tadi, kita hijrah, *migration*. Akan tetapi kita ambil kepentingan bahawa negara perlu bergerak maju. Kita perlu ada MRT. Kita buat satu MRT, 160,000 trafik kita kurangkan. Akan tetapi sudah tentu kesannya kepada pemandu teksi. Sudah tentu ada. Sudah pasti. Itu sebab kita buat pertimbangan-pertimbangan yang holistik, yang ambil kira semua dan dalam buat pertimbangan ini semua sudah tentulah mungkin ada kumpulan-kumpulan tersisih, terpinggir. Itu sebab kita buat akta ini kita lihat.

Jadi pandangan saya, itu pandangan dari sudut mikro mungkin. Akan tetapi kita kena ambil semua keluar pandangan semua untuk kita buat satu keputusan tepat dan serasanya saya lah, kita buat selalunya kalau tidak sempurna pun, banyak yang tepat. Itu pandangan saya. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Terima kasih, Yang Berhormat Kota Tinggi. Sebenarnya kita dalam keadaan *two-speed economy*. Memang ekonomi eksport nampak bertambah baik sekarang tetapi tidak memanfaatkan rakyat jelata. *This is the problem. This is the problem of our time where we have two-speed economy.*

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Boleh saya jawab sedikit lagi? Itu sebab saya kata tadi, bila ada pelaburan, *insya-Allah* akan ada pekerjaan, akan ada buka kilang yang besar, akan ada tambah perdagangan dan beberapa tahun kemudian- tiga, empat tahun kemudian akan ada limpahan lebih baik kepada kerajaan, negara dan ekonomi. Bila kata *two-speed* itu, itu satu pandangan yang *very simplistic*. Ekonomi ini kita berkait-kait. *We have to take position*. Kita melabur. Hasilnya datang dua tiga tahun kemudian. Oleh sebab itu kita mesti bertanggungjawab. Ada masa perbelanjaan kita kena lebihkan pelaburan sebab ia memberi kesan jangka masa yang positif.

This is where I think the understanding of the fundamental of economic is very important untuk kita membuat apa sahaja pertimbangan dalam keputusan kerajaan. Jadi kalau kita kata, *two-speed economy* dalam sudut yang kecil, mungkin itu akan *satisfy* pandangan atau *domain* Yang Berhormat Kluang. Akan tetapi kita melihat satu *domain* yang lebih besar dan fakta-fakta *International Monetary Fund* mengunjurkan bahawa kita *on the right track*.

Jadi saya ingat kita boleh *debate* sampai panjang tetapi saya ingat pandangan Yang Berhormat Kluang itu agak sedikit mikro sahaja. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Okey, yang mikro itu akhirnya akan jadi undilah. Okey tidak apa. Apa yang penting ialah saya rasa ada kaitan dengan rang undang-undang ini ialah apabila ada pelaburan ataupun ada perkembangan ekonomi. Kalau perkembangan ekonomi itu tidak memanfaatkan rakyat jelata, *therefore there is a two-speed economy*. Akhirnya, rakyat tidak dapat apa manfaat daripada perkembangan

itu. Itu adalah masalah yang akan kita semua hadapi. Bila ada isu perkembangan ekonomi tetapi tidak ada agihan yang berpatutan, *that is where the problem will come*.

Dalam rang undang-undang ini, saya rasa rang undang-undang ini mesti menjawab satu soalan. Soalan itu ialah, adakah rang undang-undang ini hanya membantu syarikat GrabCar dan syarikat Uber tetapi tidak memanfaatkan pemandu teksi dan pemandu *e-hailing*? Ini adalah soalan yang kita kena jawab dan rang undang-undang ini mesti beri suara dan beri *legal standing* kepada pemandu *e-hailing* dan pemandu teksi. Saya rasa peranan kerajaan agak penting. Peranan kerajaan dalam ekonomi ini agak penting dan bagaimana kerajaan tidak dianggap sebagai memihak syarikat-syarikat gergasi dan bagaimana kerajaan dan rang undang-undang ini memberi suara kepada rakyat jelata iaitu pemandu teksi dan pemandu *e-hailing*, saya rasa adalah paling penting dalam isu ini.

Saya rasa dalam rang undang-undang ini, kerajaan mesti jawab adakah rang undang-undang ini akhirnya akan wujudkan satu *duopoly*? *Duopoly of Uber and GrabCar*. Ini kita kena jawab. *Duopoly* ini tidak baik untuk ekonomi Malaysia, tidak baik untuk industri perkhidmatan pengangkutan awam bagi jangka panjang. Ini adalah isu yang kita kena jawab.

Is there a regulatory hijack? Ini soalan yang kita kena jawab. Adakah rang undang-undang ini hanya bantu dua-dua syarikat ini? Syarikat-syarikat lain, terutamanya syarikat-syarikat lain tempatan, adakah mereka diberikan peluang yang seimbang? Adakah kita menganggap teksi sebagai satu *sunset industry*? Tadi Yang Berhormat Kota Tinggi kata "*hijrah*". Konsep hijrah ini bahaya kalau kita- bila kita bicarakan isu teksi, isu *e-hailing*, kita tidak sepatutnya anggap teksi ini sebagai satu *sunset industry*.

■1230

Bila kita mula dengan pemikiran bahawa teksi ini *sunset industry*, *there is no end to it*. Akhirnya dalam tiga tahun, empat tahun, lima tahun, tidak wujud lagi teksi, hanya *e-hailing*. Bila hanya wujudnya *e-hailing*, tidak ada lagi industri teksi, maka akhirnya kedua-dua syarikat ini akan *set pricing*. Mereka ada *pricing* yang tidak seimbang.

Tuan Chua Tian Chang @ Tian Chua [Batu]: Ya, sedikit. Saya ingin dapat pandangan.

Saya amat setuju dengan apa yang disebut oleh Yang Berhormat Kluang sebab kalau ikut pengasas GrabTaxi dan juga Uber, sepatutnya *apps* ini adalah *complement* kepada *mainstream transportation* termasuk bas, teksi, tren dan lain-lain lagi. Mereka *design apps* ini atas pemikiran apa yang kekurangan dalam *mainstream transportation* ini dapat mereka *complement* dengan satu *apps* yang membenarkan *flexibility*. Akan tetapi kalau kerajaan pula fikir Grab dengan Uber ini jadi *mainstream*, teksi pula kena hijrah menjadi *Uber* dengan *Grab* adalah satu *e-hailing* ini, sudah menjadi satu masalah besar dalam *conception*.

Saya ingin dapatkan pandangan Yang Berhormat Kluang, macam mana kerajaan dapat *regulate pricing system* supaya kedua-dua sektor ini iaitu teksi dengan pemandu *e-hailing* ini dapat kompetitif. Sekarang ini isunya bukan sahaja beban yang ada kepada sektor pemandu teksi, tetapi juga *pricing* ini ditentukan secara total oleh GrabTaxi dan juga syarikat-syarikat *e-hailing*, dia bukan ditentukan oleh kerajaan. Akan tetapi kerajaan pula, SPAD yang *regulate pricing*. Bagaimana kedua-dua sektor ini boleh seimbang kalau perkara yang pokok ini tidak dapat diselesaikan. Apa pandangan Yang Berhormat Kluang?

Dato' Ahmad Fauzi Zahari [Setiawangsa]: [Bangun]

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Yang Berhormat Kluang, boleh?

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Ya.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Yang Berhormat Kluang. Saya ingat...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, yang mana satu? Yang Berhormat Kota Tinggi. Ya, sila.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya ingat daripada segi pandangan Yang Berhormat Kluang tadi mengenai *e-hailing* hijrah. Saya konsep hijrah itu dan juga Yang Berhormat Batu. Konsep hijrah ini bukan bermakna teksi itu hilang tidak jadi teksi. Maknanya kita *embraces the new technology*. Tadi pun cakap tadi ini *WhatsApp is an apps to facilitate, to make it more efficient*. So hijrah ini

bukan bermakna kita hijrah tinggalkan teksi, tidak. Kita masih memerlukan teksi, tetapi kita aplikasikan *apps* yang baru, kerangka kerja yang baru dan mungkin benda ini akan berterusan. Dahulu buat pengetahuan, kita pun tidak ada Uber *apps* ini, tidak ada, teksi sudah lama ada. Akan tetapi bila kehadiran *apps* yang baru ini, bila kita *embraces*, hijrah bukan bermakna kita tinggalkan, bukan bermakna kita *totally abandon*, hijrah bermakna kita menerima juga perkara-perkara yang baru dan ini juga satu perubahan yang baik yang kita boleh lihat. Jadi saya tengok daripada sudut itu Yang Berhormat Kluang, bukan sudut di mana kita *abandon*. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Okey, ucapan Yang Berhormat Batu saya masukkan dalam ucapan saya. Kita kena balik isu ini, bolehkah kita jangka apa akan berlaku dalam tiga tahun, empat tahun, lima tahun? Kalau saya bincang dengan kawan-kawan dalam industri teksi, mereka kata dalam dua tahun ini sejak tahun 2015, sudah 30 peratus teksi dia kembalikan kepada syarikat. Dia tidak hendak bawa teksi lagi dan kita sudah kekurangan 30 peratus pemandu teksi dalam industri ini di Lembah Klang. Adakah ini betul atau tidak betul, mungkin kementerian boleh jawab nanti.

Akan tetapi isu ini kalau tidak ada *level playing field* seperti yang dikatakan tadi oleh Yang Berhormat Langkawi yang saya setuju. Kalau tidak ada *level playing field*, kita boleh jangka dalam dua tahun, tiga tahun, mungkin teksi tidak akan wujud lagi. Apa pelan jangka panjang untuk kita? Kalau teksi tidak lagi wujud, apa *consequences* dia, apa kejadian dia? Kejadiannya ialah Uber dengan Grab boleh *set pricing*. Mereka boleh buat apa sahaja harga. Dia bermaharajalela.

Dr. Michael Jeyakumar Devaraj [Sungai Siput]: Saya mahu tanya berkenaan dengan ini *level playing field*, apakah peranan *rent-seeking* daripada syarikat-syarikat yang dapat beribu-ribu lesen teksi ini dan sewa dengan harga saya ingat RM50 atau RM30 sehari, RM50 sehari saya ingat, yang tidak perlu dibayar oleh orang yang mengambil GrabCar atau Uber. Akan tetapi untuk orang teksi saya ingat di KL, hampir 80 peratus daripada *taxi drivers* terpaksa bayar RM50 untuk permit itu setiap hari. So jika macam itu, macam mana ia akan *level playing field* itu? Mereka juga terikat dalam kontrak-kontrak selama lima tahun, tujuh tahun. So jika ini bil diluluskan pun, itu satu kontrak yang sudah mereka *sign*, mereka *lock in into the contract* yang wujudkan *unlevel playing field*. Apakah cara dia?

Dato' Ahmad Fauzi Zahari [Setiawangsa]: Ya Yang Berhormat Kluang, dalam kebanyakan apa yang telah diutarakan, *the impression is that* kita ingin memberi keutamaan kepada Grab or *e-hailing* ini dengan keinginan kerajaan untuk mengetepikan teksi ini. Saya tidak nampak begitu walaupun ada kenyataan bahawa teksi ini dia kena bayar RM50 atau RM100. Sebenarnya orang yang bawa *e-hailing* itu pun harus membayar juga kereta dia. Akan tetapi disebabkan dia ingin menampung pembayaran itu, dia buat *e-hailing*. Akan tetapi lebih daripada itu, 633 *cities all over the world* pakai sudah. Kita bukan hendak angkat *e-hailing* ini, tetapi kita tidak mahu dia jadi satu perniagaan haram. Kita hendak *regulate* dia.

Disebabkan itulah kerajaan merasakan bagaimana hendak *regulate* dia. Akan tetapi dalam masa yang sama, tidak ada keinginan untuk *abandon* teksi ini pun. Akan tetapi kalau ia boleh diangkat kedua-dua sekali kepada *level playing field, by all means* saya bersetuju. Akan tetapi dalam masa yang sama, kita hendak *regulate* yang haram ini dahulu kerana dia *e-hailing* ini tidak ada bezanya dengan teksi sapu yang kita panggil dahulu. Akan tetapi sekarang ini apabila dia letak dalam keadaan kita *regulate*, maka kerisauan kita tentang bagaimana kita hendak *regulate* dia punya *price* sebagaimana kita *regulate* teksi, kita agak ia boleh dilakukan. Kita *regulate* dia dahulu. Pada saya, itu yang lebih penting.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Soalan Yang Berhormat Wangsa Maju, Yang Berhormat Setiawangsa. Maaf. Yang Berhormat Setiawangsa, memang kita tidak ada masalah untuk *regulate e-hailing*. Itu sudah sampai ada *legislation*, sudah sampai. Okey, *regulating e-hailing* bukan masalah yang kita tidak setuju. Soalannya apabila kita *regulate e-hailing*, adakah kita abaikan teksi? Kerajaan kena jawab, apa pelan jangka panjang dan ada apa ramalan kita. Ramalan kita, adakah dalam tiga tahun teksi tidak wujud lagi? Ini kerana *e-hailing* dia kalau *e-hailing* dikatakan oleh Yang Berhormat Kota Tinggi ini, hanya guna *apps*, itu okey. Itu bukan isu *apps* atau tidak *apps*.

Sekarang ini isu syarikat-syarikat luar negara, syarikat gergasi besar, Uber dengan Grab. Kedua-dua syarikat ini syarikat besar, *they set the price. They set the price, they set* terus. Bagaimana kita di Parlimen ini boleh yakin bahawa kita apabila rang undang-undang ini dikeluarkan, rang undang-undang ini kita boleh yakin bahawa ini tidak dibuat hanya untuk Grab dan Uber. Ini isu kita kena jawab. *How confident are we that this is not a regulatory hijack? This is a question that we have to answer.* Saya rasa kita kena jawab apabila kalau satu hari nanti teksi ini dalam keadaan yang tidak seimbang,

dia semuanya, semua *driver* jadi pemandu Grab dan *e-hailing*. Memang ada. Saudara saya dahulu pemandu teksi, tetapi dia rasa pemandu teksi tidak lagi menguntungkan, dia jadi Grab *driver*. Dia untung jadi Grab *driver*, okey. Akan tetapi industri teksi ini hilang, mengecil. So, bagaimana kita mengatasi masalah ini? Bagaimana kita jawab soalan ini?

Kalau industri teksi ini tidak wujud lagi, ini ada masalah untuk bandar-bandar kecil seperti Kluang, Kota Tinggi dan tempat-tempat lain di mana *e-hailing* ini tidak wujud, persaingan tidak ada lagi. Akhirnya syarikat gergasi ini dia set *pricing*. Ya, Kota Tinggi.

■1240

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Yang Berhormat Kluang bagi peluang sekali lagi, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Saya tadi sama dengan Yang Berhormat Kluang, kita bimbang fasal teksi ini. Jadi, ucapan saya awal pun cakap fasal teksi. Cuma pandangan saya ada berbeza sedikit dengan Yang Berhormat Kluang. Yang Berhormat Kluang kata kalau kita buat *regulation* ini, *regulatory* nanti untung Grab dan Uber. Saya bimbang kalau tak ada *regulation* ini, sudah lama teksi pun tenggelam. Tak ada orang nak *regulate*. Kalau tak *regulate* ini pun, dia sudah 630 bandar seluruh dunia dah pakai. *It's like a tsunami*. Kalau kita tak buat, pemandu teksi akan lebih terpinggir, akan lebih tak ada *defense*.

So, kita buat ini sebenarnya- *the essence of the whole thing is to jaga, to protect*. Itu sebab saya sebut tadi, *to protect the* pemandu teksi, dan juga kita harap kerajaan buka, bukan biar dua Grab sahaja. Kita kena *build capacity*, keupayaan tempatan supaya kita beri peluang dia juga boleh *operate*, satu ke dua, *whatever*. Lepas itu bina keupayaan tempatan, dan libatkan pemandu teksi ataupun kumpulan sasar yang terkesan negatif ini supaya mereka dapat peluang bukan sahaja dari segi kerja harian mereka, mereka juga dapat mungkin dividen, jangka masa *short term and long term*.

Jadi saya ingat kebimbangan kita sama itu, Yang Berhormat Kluang, sama Yang Berhormat Kluang. Akan tetapi pandangan kita berbeza dari segi *legislation*. *The essence of having this regulatory act is to protect* sebenarnya kumpulan-kumpulan yang kalau tak ada ini, lagi susah mereka. Itu pandangan saya. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Kita tak ada masalah tentang *regulating e-hailing*. Soalan sekarang ialah apabila kita *regulate e-hailing*, apa jawapan kita kepada industri teksi? Itu saya rasa tidak ada yang satu pelan jangka panjang untuk memberikan keadaan yang seimbang ataupun *level playing field* untuk teksi.

Dan kalau kita ingin memberikan *level playing field* kepada teksi, satu isu yang penting kita mesti mengendali iaitu isu yang disebutkan oleh Yang Berhormat Sungai Siput, *rent-seeking*. Saya faham pandangan kementerian ialah bahawa apa yang telah diluluskan secara kontrak, *the government has no role to break the contract*. Akan tetapi ini isu legasi. Ini isu legasi dan isu ini isu *rent-seeking*. Apa peranan kerajaan dalam ini? *There must be a role for the government*. Apa peranan kerajaan dalam isu legasi *rent-seeking* dalam perindustrian teksi? Mesti dirungkaikan. *There must be a plan*. Apa pelan kerajaan? Kerajaan tidak boleh kata, oh! Ini semua *willing buyer, willing seller* yang telah mempersetujui satu *agreement*, satu kontrak di mana kerajaan tidak ada peranan. Saya rasa kita ada peranan. *And I hope that can be considered*. Yang Berhormat Shah Alam dulu, selepas itu Yang Berhormat Batu.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, sila.

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Terima kasih Yang Berhormat Kluang. Saya rasa benda ini agak jelas lah ya. Tak ada siapa yang membantah usaha untuk nak *regulate e-hailing* sama ada Grab ataupun Uber. Akan tetapi apa yang diinginkan ialah supaya apabila kita buat peraturan dan kita *legalise*, dan kita *regulate*, kita kaji balik kesannya terhadap industri perteksian. Kalau boleh gunakan istilah itu lah ya, Tuan Yang di-Pertua.

Apa kesannya? Tadi disebut oleh Yang Berhormat Setiawangsa, ini *Grab* dan *Uber*, inilah yang teksi haram, teksi sapu yang pernah dulu wujud. Dan semestinya ia akan mempunyai kesan ke atas industri teksi itu sendiri. Maka sekiranya kita bersetuju bahawa industri teksi perlu dipertahankan, maka bila kita buat peraturan dan undang-undang yang seperti mana kita usahakan pada hari ini, kita kena kaji adakah undang-undang itu akan memberi kelebihan, *advantage* yang lebih kepada pihak Uber dan Grab dan sekiranya ia adalah begitu maka kita kena kaji balik peraturan dan undang-undang

yang kita kenakan ke atas industri perteksian. Mungkin perlu dirungkaikan balik untuk menentukan bahawa industri teksi itu juga dapat dipertahankan dan dapat berkembang dan tak tercabar oleh industri *e-hailing* ini.

Inilah yang dimaksudkan. Maka bila kita buat undang-undang ini, kita tak boleh lihat hanya pada soal *e-hailing*. Kita kena lihat bagaimana undang-undang ini akan mengesan ataupun ada kesannya terhadap industri teksi. Inilah yang diminta supaya persoalan-persoalan ini dijawab untuk menentukan bahawa industri teksi itu tidak akan lupus.

Tadi ada sebut bahawa inilah pembangunan. Saya merasakan persoalan *e-hailing*, Uber dan Grab ini bukan tanda pembangunan sangat. Akan tetapi ini merupakan satu keadaan ekonomi di mana orang-orang yang mendapat kelulusan sekalipun, tak ada kerja. Doktor lah, *lawyer* lah, jurutera lah, akauntan lah, dia terpaksa cari kerja tambahan. Ada yang dah bekerja, tapi pendapatan tak cukup, *part time*. Bila mereka melakukannya secara *part time*, kita nak letak atas mereka bersaing dengan industri yang *full time* seperti pemandu teksi, ini menjadi masalah.

So benda-benda inilah yang perlu kita pertimbangkan untuk kita menentukan bahawa apa yang kita luluskan pada hari ini, kita luluskan dengan penuh kesedaran, impak dan implikasinya terhadap apa yang sedia ada. Saya harap kerajaan bersetuju dengan konsep yang telah disampaikan tadi oleh Yang Berhormat Batu bahawa *Grab*, *Uber*, *e-hailing* adalah bertujuan untuk menampung apa yang sedia ada yang merupakan *mainstream*, yang perdana, yang utama. Ini mesti ada, dia menampung. Jangan kita bermula dengan konsep kita nak jadikan *e-hailing* ini sebagai yang perdana, yang teksi ini mati dengan sendirinya. Terima kasih.

Tuan Chua Tian Chang @ Tian Chua [Batu]: Sedikit sahaja, sebab saya tumpang. Kalau saya faham tentang apa yang disampaikan oleh Yang Berhormat Kluang ialah bukan kita tolak *bill* ini. Bukan kita tidak mahu lihat *e-hailing*, pemandu *Grab* teksi ini dijadikan- disahkan sebagai *former*, sebahagian daripada *former economy*. Cuma kita ingin dengar jawapan daripada kerajaan, apa rancangan kerajaan terhadap industri teksi yang merupakan tulang belakang dalam transportasi negara.

Kalau kita tidak- kita hanya meluluskan, saya pinjam istilah Yang Berhormat Setiawangsa, kita sekarang ini duduk sini untuk *meregulate*kan kereta sapu. Akan tetapi tidak ada jawapan untuk teksi yang sah. So, kalau kita duduk sini hanya bincang macam mana kita nak *me-legalise*-kan kereta sapu, tetapi tidak jawab masalah yang ada dalam teksi ini, so kita gagal dalam tanggungjawab kita. Itulah sebab kita sampaikan soalan ini.

Akan tetapi masalah yang telah dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kluang ialah kereta sapu sekarang bukan individu yang tak ada kerja. Bukan individu yang tak dapat lesen. Mereka merupakan syarikat-syarikat besar dari luar negara yang mempunyai kuasa untuk *monopolise*. Untuk dulu pada suatu ketika, falsafah pembangunan negara ialah industri-industri yang tidak melibatkan pelaburan modal yang tinggi atau teknologi yang tinggi, kita *protect* untuk syarikat *local*. Sekarang dengan teknologi ini, dia dapat *penetrate* dan dia dapat *control* pasaran pengguna. Saya faham- saya agak itu pandangan daripada Yang Berhormat Kluang.

Saya ingin...

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Yang Berhormat Kluang, sedikit boleh? Yang Berhormat Kluang. Terima kasih Yang Berhormat Kluang, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mendengar perbincangan dan cadangan-cadangan tadi. Apa yang saya nak tanya Yang Berhormat Kluang, dalam zaman yang moden sekarang ini, dengan teknologi moden yang banyak hari ini yang kita lihat banyak negara-negara telah mengamalkan cara begini. Kita hampir 75 peratus rakyat banyak yang duduk di bandar. Kita patut adaptasi dengan sistem perkhidmatan awam yang lebih cekap lagi.

■1250

Kita lihat hari ini anak muda dengan *smartphone* nya sangat sesuai dengan *e-hailing*. Bermaksud begini saya hendak tanya Yang Berhormat Kluang, kerajaan bukan hendak *regulate e-hailing* dan hendak menganaktirikan teksi. Kerajaan telah buat dan telah panggil *engagement* dan telah buat beberapa perkara untuk membantu perkhidmatan teksi malah diberi peluang. Saya hendak tanya Yang Berhormat Kluang, apa salahnya umpamanya kalau teksi dia memperbaiki diri dia sendiri dari segala aspek.

Ini kerana kalau orang hendak naik bukan sebab orang hendak naik Uber atau Grab, orang hendak naik perkhidmatan yang lebih baik, yang lebih selamat dan lebih murah dan sebagainya. Jadi contohnya teksi sendiri boleh buat sediakan *apps* untuk teksi dan mereka bersedia untuk berubah. Jadi yang dikatakan kita hendak *regulate e-hailing*

dan hendak menganaktirikan dan akhirnya akan terhapuslah teksi, itu bukan hasrat kerajaan. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Minta masukkan ucapan Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Batu ke dalam ucapan saya. Soalan...

Puan Nurul Izzah binti Anwar [Lembah Pantai]: Sedikit Yang Berhormat.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Ya, okey.

Puan Nurul Izzah binti Anwar [Lembah Pantai]: Terima kasih Yang Berhormat Kluang kerana ada kaitan dengan apa yang disebut oleh Yang Berhormat Bagan Serai tadi. Sebenarnya Tuan Yang di-Pertua, saya sempat berbincang juga dengan beberapa pengusaha Uber yang telah memeterai perjanjian dengan kerajaan di mana kereta Tiara ada subsidi khas diberikan supaya dalam mana-mana bantuan tunai itu diguna pakai menggunakan kereta *Tiara-Proton*, dan kemudiannya menjadi pemandu *Uber*.

Isunya bercakap tentang *apps* ya, *apps* atau aplikasi yang digunakan oleh *Uber* itu menelan belanja berjuta-juta ringgit, *US Dollar. It's an expensive technological advancement*. Bukan soal boleh mana sahaja pemandu teksi kita minta petik jari boleh wujudkan. *I mean let's be realistic here*. Kita berhadapan bila bercakap tentang pemandu teksi mereka hidup dengan sistem yang diwujudkan oleh kerajaan. Undang-undang, birokrasi dan saya pasti Ahli Parlimen Tenggara jauh lebih tahu kerana sudah lama dalam bab ini, bersama mereka mendengar tentang permasalahan yang telah mereka hadapi.

Jadi pada saya bila bercakap Yang Berhormat Kluang tentang aplikasi, ada kesediaan daripada pihak *Uber* itu sendiri, mereka tahu memerlukan pelaburan yang sangat tinggi untuk mewujudkan *apps* yang dapat dinikmati oleh pemandu teksi. Akan tetapi terlebih dahulu semasa kita membincangkan rang undang-undang ini wajib ada kesediaan pihak kerajaan yang telah memperkenalkan mekanisme dan birokrasi ini memudahkan sama ada pewujudan *apps*. Contohnya yang dapat diguna pakai oleh pemandu teksi yang mungkin ada keterbatasan dari segi pengalaman, akademik dan sebagainya tetapi harus kita angkat bersama. Apa pendapat Yang Berhormat Kluang? Bukan suruh petik jari buat aplikasi seperti *Uber*. Terima kasih.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Ya, kena masukkan dalam ucapan saya. Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Yang Berhormat Kluang, boleh minta...

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Ringkas sahaja.

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Terima kasih...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, sila.

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua dan juga Yang Berhormat Kluang. Saya sebenarnya mungkin di antara MP yang agak kerap gunakan *Grab*, *Uber*. Misalnya pada Mesyuarat yang pertama tahun ini hampir tiap-tiap hari saya datang ke Parlimen, balik ke hotel gunakan *Grab* dan *Uber*. Dulu pun saya pernah pakai teksi. Saya di antara salah seorang yang amat tidak puas hati dengan perkhidmatan teksi pada masa itu khususnya di Johor Bahru. Sampai di tempat yang tertentu banyak teksi di situ.

Walaupun jarak tidak jauh mereka minta tambang yang tinggi. Kalau kita tolak yang pertama, yang kedua, ketiga dan keempat tidak akan berikan tambang yang lebih rendah bahkan dia akan naikkan lagi. Jadi yang kedua sikap pemandu teksi itu. Saya pernah berbual dengan ramai pelancong di hotel. Mereka semua tidak puas hati dengan perkhidmatan teksi kita oleh sebab sikap mereka. Mereka ambil jalan yang jauh, mereka tidak pakai meter dan sebagainya. Jadi pada masa itu saya fikir bahawa kalau perkhidmatan seperti ini bukan sahaja pemandu teksi sahaja yang rugi oleh sebab orang tidak mahu pakai, bahkan industri pelancongan kita akan terjejas.

Jadi pada saya, saya fikir walaupun memang betul teksi kena buat bayaran harian tetapi jangan lupa teksi pakai diesel. Akan tetapi *Uber* dan *Grab* mereka pakai petrol. Saya fikir bahawa apabila...

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Okey, tidak apalah saya faham yang disebutkan. Okeylah. Terima kasih Yang Berhormat Tebrau.

Tuan Yang di-Pertua dalam ucapan saya, apabila saya mulakan ucapan saya kata ada dua bahagian yang saya ingin bincangkan, satu ialah pelan jangka panjang,

kedua ialah bab tentang kebajikan pemandu. Sebelum saya akhiri bab satu, pertama saya hendak berikan satu peringatan, apa yang telah berlaku di China.

China sebelum tahun lepas dia ada dua syarikat iaitu Uber dan Didi Chuxing. Akan tetapi akhirnya Uber kalah. Apabila Uber kalah hanya Didi Chuxing yang jadi monopoli di China. Saya rasa ini satu peringatan yang kita mesti ingat, jangan kita akhirnya jadi satu monopoli dan sekarang ini *duopoly* juga. Ini saya rasa kita kena ingat, ideologi *free market* ini kita mesti jaga jangan terlampau ideologi *free market* dalam isu Grab atau *e-hailing*. Kalau pemikiran kita ideologi *free market*, maka mereka akhirnya akan jadi seperti keadaan di China di mana satu syarikat akan kontrol semua.

Apa yang penting ialah apa peranan kerajaan. Peranan kerajaan dalam isu menghapuskan *rent-seeking* dalam industri teksi. Peranan kerajaan dalam menjamin tidak akan ada *duopoly*. Pemikiran kerajaan jangan anggap teksi sebagai *sunset industry* dengan pelbagai masalah dan pemandu teksi mesti selesaikan masalah secara sendiri. Ini semua *regulatory issues*. Saya hendak bincang tentang kebajikan pemandu.

Kebajikan pemandu ini bukan terhadap kepada kebajikan pemandu teksi. Pemandu *e-hailing* ini tidak dipelihara, tidak dibela. Tidak ada undang-undang ataupun *legal standing* untuk mereka dalam rang undang-undang ini. Pemikiran kerajaan ialah kita *regulate* syarikat-syarikat ini. Syarikat-syarikat ini akan *regulate* pemandu dia. Saya minta kerajaan *relook at it*. Kita mesti, kalau kita *regulate* syarikat kita mesti berikan tempat kepada pemandu-pemandu *e-hailing* dalam rang undang-undang ini. Kalau tidak akhirnya pemandu akan ditindas, jadi hamba dan ini sudah berlaku.

Saya telah jumpa dengan ramai pemandu-pemandu *e-hailing* dan mereka kata tidak ada ruang, tidak ada tempat untuk bagi mereka beri pandangan. Bila mereka rasa mereka tertindas oleh syarikat, tidak ada ruang, tidak ada orang dengar mereka. Ini pihak kami nanti sedang akan bawa dan saya harap kerajaan berikan peluang untuk sedang membawa satu *amendment* kepada undang-undang ini supaya satu tribunal dimasukkan dalam rang undang-undang ini.

Saya minta ahli-ahli pihak kerajaan sokong idea ini. Kita wujudkan satu tribunal untuk pemandu teksi, pemandu *e-hailing* dan semua. Jangan jadikan ini sebagai salah satu *regulation* sahaja. Masukkan dalam undang-undang ini. Masukkan undang-undang supaya di bawah Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat ada wujudnya satu tribunal di mana pemandu-pemandu boleh memberi pandangan, boleh buat komplain dan dapat pembelaan. Kalau sekarang ini kalau seorang pemandu Grab kalau dia tidak puas hati dia pergi syarikat, syarikat kata *you hire lawyer* lah.

Akan tetapi kalau dia- kenapa dia hendak jadi *driver*? Dia hendak jadi *driver* kerana pendapatan dia tidak cukup, tidak mencukupi. Di mana dia boleh ada wang untuk dapat peguam? Tidak ada. So, kerajaan ada peranan untuk mewujudkan satu tribunal untuk membela pemandu-pemandu, semua pemandu.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, habiskan, habiskan.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Okey. Sambunglah, nanti sambung.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Sudah panjang, sudah 40 minit saya bagi peluang.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Lagi dua poin ringkas sahaja, PUSPAKOM dan kalau boleh minta 10 minit lagi. Tadi ramai terlibat dalam ini. Boleh ya? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Baiklah, Yang Berhormat Kluang sambung 10 minit selepas jam 2.30 petang. Baiklah Yang Berhormat, kita tangguhkan Persidangan kita sehingga jam 2.30 petang.

[Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.00 petang]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Tuan Yang di-Pertua mempengerusikan Mesyuarat]

2.35 ptg.

Tuan Yang di-Pertua: Sebelum saya panggil keluar untuk berhujah, ada satu pengumuman, sekejap ya.

Ahli-ahli Yang Berhormat, sukacita saya maklumkan bahawa bersama-sama kita di Dewan pada ketika ini ialah serombongan *Members of Parliament* daripada *House of Commons* yang diketuai oleh Yang Berhormat John Matinde, ketua delegasi. Mereka ini adalah Ahli-ahli *Commonwealth Parliamentary Association* daripada United Kingdom. Jadi, sebentar tadi delegasi ni telah membuat kunjungan hormat di pejabat saya dan kami berbincang mengenai perkara-perkara yang penting iaitu mengenai dengan soal prosedur-prosedur Parlimen dan sedemikianya. Jadi, mereka duduk di sana, mereka memerhatikan ini *Members of Parliament* yang berpengalaman. Mereka memerhatikan macam mana nanti keluar berhujah.

On behalf of the Malaysian Parliament, we welcome you to the Dewan Rakyat of Malaysian Parliament. Semoga dengan kehadiran Yang Berhormat John Matinde dan delegasi ini akan mengukuhkan lagi tali persahabatan dan hubungan Parlimen Malaysia dengan Parlimen United Kingdom yang sedia terjalin dengan begitu erat. Thank you very much... [Tepuk]

Yang Berhormat Kluang, sila.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya juga ucapkan alu-aluan kepada Ahli-ahli Parlimen dari United Kingdom yang saya temui semalam. Tuan Yang di-Pertua, saya sambung perbincangan tadi.

Bab kedua yang saya hendak bincang adalah isu kebajikan, bukan sahaja untuk pemandu teksi tetapi juga untuk pemandu *e-hailing*. Salah satu idea yang penting ialah kita mesti ada satu *Bill of Rights*. Kita kena sebut apa hak untuk pemandu-pemandu *e-hailing* dalam rang undang-undang yang sedia ada. Rang undang-undang yang sedia ada ini kita maklum tidak sebut tentang peranan dan juga hak pemandu-pemandu *e-hailing*. Saya rasa ini adalah amat penting.

Saya nak cadang kita boleh laksana dalam rang undang-undang ini ataupun *by way of regulations* bahawa satu had kadar komisen untuk Uber dan GrabCar, juga perkhidmatan-perkhidmatan *e-hailing* yang lain bahawa kerajaan berperanan untuk hadkan kadar komisen maksimum. Kadar sekarang ialah Uber ambil 25 peratus dari pemandu sebagai komisen, GrabCar ambil 20 peratus. Sebenarnya kerajaan ada peranan. Peranan kerajaan ialah untuk mengehadkan komisen maksimum. Dalam kes ini saya rasa kerajaan perlu hadkan kadar komisen maksimum di peringkat 15 peratus. Untuk GrabCar, untuk Uber, asalkan dia dapat lebih ramai pengguna, dia dapat lebih keuntungan.

Akan tetapi untuk *driver* ini penting, untuk pemandu ini penting, bagi kerajaan mewakili mereka supaya hasil mereka tidak semua diambil oleh syarikat gergasi Uber dan GrabCar. Saya rasa ini adalah peranan kerajaan yang penting dan saya harap dapat komitmen dari kementerian bahawa idea had kadar komisen mestilah dilaksanakan dan saya harap kementerian boleh beri komitmen, dan juga peratusan yang saya cadangkan adalah 15 peratus. Saya juga ambil maklum bahawa dalam fasal 32 adalah berikut:

32(1). *mana-mana orang yang mengendalikan atau mengadakan apa-apa perkhidmatan yang berhubungan dengan perniagaan pengantaraan sebelum tarikh permulaan kuat kuasa Akta ini hendaklah membuat permohonan bagi suatu lesen mengikut Akta ini dalam masa satu tahun dari tarikh permulaan kuat kuasa Akta ini.*

Kita sedia maklum bahawa Uber, GrabCar telah ada dalam perkhidmatan sekurang-kurangnya tiga sampai lima tahun. Perundangan yang kita buat hari ini sebenarnya *back date*. Kita *regulate* perkhidmatan kereta sapu ini, tidak perlu satu tahun. Bila undang-undang ini telah dikuatkuasakan, harus dilaksanakan serta-merta. Saya mintaklah kalau boleh kita ambil, kita keluarkan klausa ini bahawa mereka boleh buat apa sahaja dalam setahun lagi. *I don't think that's necessary*. Saya rasa ini tidak perlu. Akta ini harus dikuatkuasakan serta-merta selepas diluluskan.

■1440

Lagi satu isu adalah isu PUSPAKOM. Isu PUSPAKOM ialah sekarang teksi diperlukan untuk buat pemeriksaan dua kali setahun. Saya difahamkan oleh Kementerian bahawa ini juga akan diperlukan untuk *e-hailing*. Apabila lebih banyak kereta dalam perkhidmatan-perkhidmatan *e-hailing* diperlukan untuk membuat pemeriksaan, tidak kiralah setengah tahun sekali atau setahun sekali, PUSPAKOM tidak ada kapasiti. Saya memang tahu isu ini di bawah bidang Kementerian Pengangkutan tetapi monopoli PUSPAKOM ini harus dihapuskan. PUSPAKOM tidak ada kapasiti untuk mengendalikan pemeriksaan semua kereta *e-hailing* dan saya rasa ini adalah satu isu yang perlu kita tangani bersama dengan rang undang-undang ini. Kalau mesti dilaksanakan, monopoli

PUSPAKOM harus diakhiri supaya lebih banyak agensi-agensi swasta boleh terlibat dalam pemeriksaan kereta.

Akhir sekali, saya hendak bincang isu tentang undang-undang SPAD. Adalah penting bahawa koordinasi sistem pengangkutan awam ini diletak di bawah Kementerian Pengangkutan. Sekarang ini kita ada pelbagai agensi untuk mengendalikan pengangkutan awam. Sebenarnya adalah suatu yang luar biasa yang mana Kementerian Pengangkutan satu negara tidak ada kuasa terhadap pengangkutan awam. Ini saya rasa adalah penting bahawa akhirnya semua isu berkenaan dengan pengangkutan awam haruslah diletakkan di bawah Kementerian Pengangkutan, tidak kira siapa yang menjadi Menteri. Tidak kira siapa Menteri tetapi saya rasa ini adalah penting supaya semua diletakkan di bawah Kementerian Pengangkutan dan bukan di JPM.

Dan saya hendak bawa isu aduan ataupun permintaan pemandu-pemandu *e-hailing* di Johor yang saya telah sampaikan kepada SPAD bahawa pemandu-pemandu meminta supaya syarikat-syarikat *e-hailing* ini jangan beri peluang kepada pelanggan untuk memilih destinasi Singapura. Ini kerana kalau mereka tekan Singapura tetapi kereta tidak boleh sampai ke Singapura, mereka kena tolak permintaan tersebut tetapi ia akan mengganggu *acceptance rate* bagi *e-hailing driver* dan juga akan mengganggu insentif mereka. Ini adalah salah satu permintaan oleh pemandu-pemandu *e-hailing* di Johor.

Saya rasa akhirnya pihak kami minta kalau boleh semua harus menyokong satu sistem tribunal dalam perundangan ini supaya pemandu boleh buat aduan ataupun permintaan seperti ini melalui tribunal dan bukan melalui cara lain. Perundangan ini mesti memberi suara dan peluang kepada pemandu teksi dan juga pemandu *e-hailing* supaya mereka tidak ditindas. Terima kasih.

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: [Bangun]

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Yang Berhormat.

2.44 ptg.

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tadi saya sudah menjelaskan tetapi oleh sebab tidak ada masa untuk menjelaskan pendirian saya.

Sebenarnya saya amat bersetuju bahawa baik teksi ataupun *e-hailing* dan sebagainya, harus diberikan *playground* yang sama rata. Kita dapati bahawa *e-hailing* ini dia ada beberapa kelebihan. Yang pertama, dari pemerhatian saya, dia lebih selamat untuk pemandu mahupun penumpang oleh sebab masing-masing tahu siapa pemandu siapa penumpang. Jadi saya percaya di bawah sistem seperti ini, kes pemandu kena rompak ataupun penumpang menghadapi masalah tertentu mungkin boleh dikurangkan.

Kedua kebbaikannya ialah saya dapati bahawa dia ada rating untuk pemandu dan penumpang. Ini akan memperbaiki sikap kedua-dua pihak. Oleh itu, saya cadangkan kalau boleh, mungkin pemandu teksi sendiri tidak mampu untuk sediakan *apps e-hailing* tetapi kalau kerajaan ataupun ada syarikat yang tertentu yang buat satu sistem *e-hailing* yang serupa dengan Uber ataupun, saya percaya dia akan baik kepada sistem pengangkutan teksi dan *e-hailing*.

Mungkin apabila kita bercakap tentang *playground* yang rata, kita juga mesti tengok misalnya sekarang ada had umur teksi dan juga Uber. Jadi kedua-duanya kita harus selaraskan. Dan juga berkenaan dengan jenis kereta. Oleh sebab permintaan Uber dan Grab mungkin lebih longgar tetapi untuk teksi lebih ketat, mungkin ini perkara yang kita boleh jadikan mereka lebih rata.

Berkenaan dengan satu lagi ialah ujian kereta. Oleh sebab kalau kita masukkan *e-hailing* dan kita paksakan mereka mesti uji seperti teksi, saya percaya bilangan kereta yang perlu dijalan uji terlalu banyak. Oleh sebab PUSPAKOM JB berada di kawasan Tebrau, jadi saya amat sedar perkara ini. Dengan keadaan sekarang pun, kereta yang diuji *queue* begitu panjang. Saya tidak dapat bayangkan kalau kita masukkan lagi kereta Uber dan Grab. Mungkin kita tidak boleh menambah bilangan PUSPAKOM tetapi mungkin kita boleh *outsource* kepada syarikat-syarikat yang tertentu untuk buat ujian.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Jadi Yang Berhormat setuju pandangan itulah?

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Ya?

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Yang Berhormat bersetuju bahawa monopoli PUSPAKOM harus diberhentikan?

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Saya cadangkan bahawa kita *outsource* oleh sebab untuk pastikan tidak ada masalah *queue* yang sangat panjang.

Tuan Liew Chin Tong [Kluang]: Okey, minta beritahu Menteri Pengangkutan.

Tuan Khoo Soo Seang [Tebrau]: Satu lagi yang saya fikirkan, dulu tetapi kita ada kawalan tentang bilangan teksi yang diberikan *license*. Akan tetapi dengan *Uber* dan *Grab*, sekiranya kita tidak ada kawalan yang tertentu, saya takut satu hari nanti bilangan *Uber* dan *Grab* akan begitu banyak sehingga semua orang tidak boleh *survive*. Teksi pun tidak boleh *survive*, *Uber* dan *Grab* pun tidak boleh *survive*.

Jadi saya cadangkan ini beberapa cadangan saya untuk memberikan *playground* yang rata kepada kedua-dua pemandu teksi mahupun pemandu *Uber* dan *Grab*. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Terima kasih. Sila, Yang Berhormat Rantau Panjang.

2.48 ptg.

Puan Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff [Rantau Panjang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana turut memberi peluang kepada saya untuk sama-sama membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017.

Tuan Yang di-Pertua, kita bersetuju di atas cadangan kerajaan untuk meminda akta ini dan kita mengharap pindaan ini akan meningkatkan lagi kualiti kebajikan terutama kepada semua pemandu teksi di seluruh negara kita. Kalau kita melihat isu yang ada di depan kita, bukan sahaja berkaitan dengan kereta sapu domestik ataupun yang kita sebut hari ini *Uber* ataupun *Grab* dan sebagainya, tetapi kita juga berdepan dengan kereta sapu asing terutama dari negara jiran. Ini terutama berlaku di kawasan sempadan. Saya kira ini banyak berlaku terutama di Kelantan, Perlis, Perak dan sebagainya. Jadi ini merupakan satu cabaran terutama kepada pemandu-pemandu teksi.

Jadi saya ingin penjelasan, daripada akta yang telah digubal ini, apakah jaminan kerajaan untuk memastikan terutama kebajikan pemandu-pemandu teksi di sempadan yang berdepan dengan cabaran yang cukup sengit, berdepan dengan pemandu-pemandu kereta sapu daripada negara Thailand yang menjadi persaingan kepada pemandu-pemandu teksi tempatan?

■1450

Jadi saya harap perkara ini diambil kira dalam penggubalan ini untuk memastikan tidak berlaku kezaliman ataupun penganiayaan terutamanya kepada pemandu-pemandu teksi tempatan kita di sempadan. Saya ingin penjelasan juga ialah sejauh mana perundingan telah dibuat oleh pihak kerajaan ataupun agensi-agensinya terlibat dengan agensi yang terlibat di negara jiran untuk memastikan tidak ada pencerobohan atau pelanggaran peraturan.

Oleh sebab sebelum ini di kawasan saya sendiri kerajaan telah mengarahkan supaya kerajaan menarik balik pemberian permit CIP ini kepada teksi ataupun kereta daripada asing yang akan masuk negara kita tetapi yang nyata sebaliknya berlaku semakin banyak kereta-kereta asing masuk dan mereka masuk dengan membawa penumpang *direct* daripada negara jiran terus ada sampai ke Johor ada yang sampai ke Kuala Lumpur melalui pintu masuk negara kita. Perkara ini tidak memberi kesan yang positif terutama kepada pendapatan pemandu teksi tempatan. Akan tetapi sebaliknya kalau rakyat kita hendak buat seumpama mereka buat dalam negara mereka tidak boleh. Jadi itulah yang menjadi ketidakpuasan hati terutamanya di kalangan pemandu-pemandu teksi di sempadan. Jadi saya ingin tahu sejauh mana perundingan dibuat dan kajian yang telah dibuat untuk memperkasakan lagi, untuk memastikan tidak ada pelanggaran peraturan terutamanya yang melibatkan sempadan negara.

Seterusnya, saya ingin tahu seberapa jumlah kah pemandu teksi yang berlesen sehingga hari ini dan adakah kerajaan mencadangkan bilangan ataupun had jumlah teksi yang beroperasi di seluruh negara untuk memastikan supaya tidak berlaku lambakan teksi yang boleh menjejaskan pendapatan pemandu-pemandu teksi. Begitu juga adakah kerajaan mencadangkan untuk menetapkan jenis-jenis terutama kenderaan pelancongan untuk memastikan supaya ia selaras di seluruh negara dan begitu juga berapa kah usia kereta yang dicadangkan oleh pihak kerajaan untuk memastikan kenderaan-kenderaan yang digunakan ini selamat ataupun boleh menjamin keselamatan semua penumpang.

Begitu juga saya ingin penjelasan tentang kebajikan para pemandu teksi terutama di sebelah Pantai Timur. Didapati stesen-stesen minyak atau stesen-stesen gas yang sepatutnya yang boleh dimanfaatkan oleh pemandu-pemandu teksi terutama di sebelah Pantai Timur, Terengganu, Kelantan amat berkurangan. Bayangkan di seluruh Kelantan hanya ada satu dan saya di fahamkan di Terengganu pun ada satu sahaja stesen gas. Jika kita tengok dengan kenaikan harga minyak di pasaran sudah tentu lah kos operasi yang menggunakan diesel ataupun petrol ini jauh lebih mahal berbanding menggunakan gas.

Bayangkan pemandu teksi yang berada di pedalaman yang jauh di sana yang kedudukannya jauh kalau di Kelantan hanya ada satu stesen gas iaitu di Pengkalan Chepa. Bayangkan pemandu teksi di Rantau Panjang, Tanah Merah, di Jeli, kedudukannya begitu jauh jadi ia tidak memberi manfaat yang terbaik untuk pemandu-pemandu teksi di sebelah Pantai Timur. Jadi apakah perancangan pihak kerajaan untuk memastikan supaya setiap daerah ada stesen-stesen gas yang boleh digunakan untuk manfaat kepada semua pemandu-pemandu teksi kita. Begitu juga saya ingin penjelasan...

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Yang Berhormat Rantau Panjang.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Parit Sulong berdiri di belakang.

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Terima kasih Yang Berhormat Rantau Panjang, terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik Yang Berhormat ada memaklumkan mengenai cadangan-cadangan untuk kebaikan pengguna-pengguna ataupun *driver* teksi-teksi ini, walaupun Yang Berhormat tadi mengutarakan perbincangan mengenai teksi yang berada di kawasan Yang Berhormat dan juga di Kelantan. Akan tetapi saya hendak bertanya juga kepada Yang Berhormat mengenai pandangan Yang Berhormat mengenai kalau kita tengok sekarang teksi ini dia merata sama ada Kelantan ataupun Malaysia dan bila kita menggunakan teksi kita kena surcaj RM3 bagi permulaan.

Jadinya mungkin adakah- mungkin Yang Berhormat boleh bertanyakan juga kepada Yang Berhormat Menteri kalau hendak menyebabkan persaingan secara sihat mungkin boleh tengok semula mengenai perkara ini, sedangkan yang lain-lainnya kita tidak ada caj seperti ini dan itu secara tidak langsung akan menambahkan lagi kos untuk menggunakan perkhidmatan teksi. Jadinya persaingan itu tidak akan menjadi lebih sihat, apa pandangan Yang Berhormat mengenai perkara ini? Terima kasih.

Puan Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff [Rantau Panjang]: Terima kasih Yang Berhormat Parit Sulong. Saya setuju pada pandangan Yang Berhormat dan saya minta perkara ini diberi penjelasan masuk sebahagian daripada pertanyaan dalam ucapan saya. Jadi kalau kita lihat perkara-perkara ini lah yang menjadi penghalang, menjadi kekangan kepada pemandu-pemandu teksi.

Begitu juga sebagaimana yang disebut oleh ramai rakan-rakan kita dalam Dewan ini berkaitan dengan pemeriksaan kenderaan di PUSPAKOM yang mana kita lihat kita sudah sampai masanya sistem monopoli PUSPAKOM ini hendaklah di hapuskan. Apa yang berlaku kebanyakan saya rasa banyak berlaku di negeri-negeri terutama di kawasan pedalaman kedudukan yang terlalu jauh kalau pemandu-pemandu teksi dalam kawasan saya kena pergi ke Pengkalan Chepa untuk hendak periksa kenderaan, apa lagi orang yang duduk jauh di Gua Musang, di Jeli, Kuala Kerai, Tanah Merah jauh. Jadi maknanya sepatutnya PUSPAKOM ini diwujudkan di setiap daerah untuk memudahkan pengurusan, memudahkan pemeriksaan kenderaan, tidak beratur panjang sebagaimana yang disebutkan oleh Ahli Yang terhormat kita. Jadi kena bagi ruang yang luas supaya kemudahan yang disediakan ini memudahkan rakyat. Jadi saya harapkan sistem monopoli ini dihapuskan dan diperbanyakkan lagi kaunter-kaunter PUSPAKOM ini di seluruh daerah-daerah yang terpencil untuk memudahkan masyarakat untuk mendapatkan perkhidmatan daripada PUSPAKOM ini.

Saya juga mengharapkan daripada penggubalan undang-undang yang ada ini kita hendak memastikan bahawa kebajikan pemandu-pemandu teksi kita tidak kira di bandar ataupun luar bandar benar-benar terjaga.

Saya tertarik dengan apa yang disebut oleh Yang Berhormat iaitu geran tunai yang akan diberi oleh kerajaan kepada pemandu-pemandu teksi untuk menukar kenderaan baru. Saya mendapat komen daripada pemandu-pemandu teksi, dia kata macam mana kami hendak beli kenderaan baru sedangkan kadang-kadang kita hendak dapat belanja dapur pun tidak cukup, kalau beli kenderaan baru kami hendak ambil duit daripada mana hendak bayar bulanan ansuran kereta baru. Jadi untuk hendak sara hidup

pun tidak cukup. Jadi dengan keadaan yang ada, suasana yang ada pada hari ini di mana peruntukkan geran itu tidak memberi kesan terutama kepada pemandu-pemandu teksi kecil yang berada di kawasan pedalaman yang pendapatan yang amat terhad, lain lah di kawasan bandar.

Jadi apa penyelesaian pihak kementerian dalam menghadapi isu-isu sebegini dan saya harap segala keluhan, segala permasalahan yang dikemukakan oleh rakyat hendaklah diberi perhatian sebelum sesuatu perkara itu digubal. Kita tidak mahu beban ini akan menyebabkan mereka akan merasa terus tertekan. Saya ingin tahu adakah kajian dibuat oleh pihak kerajaan berapa peratus di kalangan pemandu-pemandu teksi ini mereka yang berada di bawah tahap pendapatan di bawah paras kemiskinan.

Ramai yang kita dapat tahu mereka ini dalam keadaan yang sangat daif terpaksa mencari pekerjaan yang kedua ataupun pekerjaan alternatif. Kalau harapan hanya hendak dapatkan sara hidup melalui pemanduan teksi, mereka tidak cukup makan. Jadi sejauh mana perhatian dibuat dalam isu ini. Jadi kata-kata itu Tuan Yang di-Pertua saya ucapkan Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila Yang Berhormat Bagan Serai.

2.58 ptg.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua memberikan saya peluang untuk mengambil bahagian dalam perbincangan Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017.

Pertama, saya ingin nyatakan hari ini bahawa dalam suasana dunia hari ini hampir 75 peratus rakyat Malaysia berada dalam kawasan bandar. Pemandaran ini sebenarnya merupakan satu proses yang biasa dalam negara yang hendak jadi maju dan negara yang menuju kemajuan proses pemandaran perkara-perkara yang biasa. Jadi peningkatan pengangkutan, keperluan orang ramai meningkat dan kerajaan sepatutnya memikirkan bahawa betapa pentingnya kaedah pengangkutan awam ini diberi perhatian dengan baik.

Perkara kedua ialah tentang kemajuan teknologi, di era revolusi industri keempat ini. Di mana teknologi berkembang dengan cepat dan banyak isu-isu yang berkaitan dengan robotik, digital dan sebagainya.

■1500

Hari ini kemajuan teknologi sebenarnya mencabar kelaziman yang ada. Dulu masalah ini tiada, contohnya masalah teksi yang kita bincang hari ini, tiada masalah yang macam ini. Hari ini dengan kemajuan teknologi, dengan kepesatan pembangunan dan dengan begitu ramainya orang di perbandaran. Kita lihat perkara yang kita bincang hari ini dalam *bill* ini teksi itu satu benda yang sangat penting. Kemajuan teknologi telah membawa rakyat hari ini kepada *e-hailing* umpamanya dengan wujudnya GrabCar dan Uber dan sebagainya. Maka, kita ingat bahawa perkhidmatan teksi ini jadi satu benda yang mencabar.

Akan tetapi, kita harus ingat bahawa di dalam apa yang kita katakan kemajuan teknologi ini kita sudah hilang *control*. Kalau dulunya teksi kita kena ada lesen, hari ini dengan wujudnya *e-hailing* sudah tidak ada lesen orang ada teksi, teksi dapat dibuat. Apa yang hendak saya gambarkan hari ini Tuan Yang di-Pertua bahawa dalam dunia yang moden ini dan dalam masa teknologi berkembang begitu cepat hari ini wujudnya perkara yang kita katakan *shared economy*. *Shared economy* ini maknanya orang ada *resources*, dengan izin, ada sumber-sumber untuk mendatangkan pendapatannya. Hari ini orang hendak fikir bagaimana hendak tambah pendapatan sebab di negara maju pendapatan tinggi.

Jadi, contohnya dalam *e-hailing* ini ada orang pencen boleh bekerja, dapat pendapatan dan ada orang yang boleh tambah pendapatan dengan buat *part time*. Jadi, *shared economy* ini bukan kita boleh menghalang dia. Malah kita kena sokong dia dan kita kena fikir bagaimana perkhidmatan yang ada pada hari ini dapat ditingkatkan, dapat di-*upgrade*-kan supaya menjadi lebih baik, supaya menjadi setanding dan supaya mereka yang terlibat dengan perkhidmatan yang konvensional ini dapat meneruskan kehidupan.

Saya bagi contoh lagi, hari ini, akan datang akan berlaku kalau kita ada kereta dan kita tidak pakai siang hari dan kita hanya pakai malam, kita bagi sewa. Kalau kita ada rumah ada banyak, kalau ada bilik yang kosong, kita boleh bagi sewa umpamanya.

Ini *shared economy*. Satu konsep yang mana orang zaman sekarang ini dapat menambahkan pendapatan.

Tuan Yang di-Pertua. Jadi hari ini, kita banyak ada *demand* daripada kerajaan. Bagaimana kita nak jaga? Mereka yang mengadakan teksi. Contohnya teksi, dulu dikawal oleh kerajaan hari ini, dan kita lihat dalam *bill* ini kita hendak ada satu pindaan yang kita hendak *regulate e-hailing*. Sebenarnya apa yang Bagan Serai hendak cakap ialah kedua-duanya memberi perkhidmatan. Ini bukan soal orang sudah jemu dengan teksi hendak pergi kepada GrabCar atau Uber. Orang sekarang hendak murah, hendak selesa dan hendak cepat. Sudah tentu hendak selamat.

Jadi, kalau perkhidmatan itu dapat memberikan perkara yang ini, maka perkhidmatan ini menjadi perkhidmatan pilihan. Begitu juga yang memberikan perkhidmatan ini hendak pendapatan yang lebih. Jadi kalau program itu, usaha itu dapat mendatangkan lebih banyak pendapatan, maka orang akan beralih kepada sistem yang baru untuk hari ini.

Tuan Yang di-Pertua. Sebab itu kita lihat hari ini, apa yang hendak saya nyatakan. Kerajaan sepatutnya memberikan peluang kepada *shared economy* ini. Jadi, makna *e-hailing* ini satu tindakan yang baik daripada kerajaan dan kerajaan sepatutnya mengadakan satu program bagaimana untuk membantu pemandu-pemandu teksi ini. Bukan jadi satu benda yang kita halang dia tidak boleh buat dan kita katakan tidak suka dengan perkembangan yang ada, tidak boleh. Sebab inilah yang dikatakan dunia moden sekarang ini.

Jadi kita lihat, saya hendak beritahu- kita ambil contoh, contohnya tentang murahness tadi. Kalau pergi dari satu tempat ke satu tempat di bandar itu murah, tetapi keperluan teksi itu juga adalah di luar bandar, jadi ada yang tempat yang dekat memang murah, ada tempat yang jauh memang mahal dan kalau ada perbezaan harga, berapa banyak perbezaan harga yang ada dan bagaimana kerajaan dapat bantu supaya contohnya pemandu teksi ini dapat mengurangkan sewa yang dikenakan apabila perkhidmatannya diperlukan. Ini satu cara. Oleh itu sebab kerajaan telah mengadakan itu.

Perkara kedua ialah tentang keselamatan. Tidak kisahlah teksi atau Uber. Pertama, adalah tentang kenderaan itu sendiri. Adakah kenderaan itu layak untuk bawa orang? Adakah kenderaan itu terlalu tua? Adakah kenderaan itu tidak dibuat pemeriksaan berkala? Adakah kenderaan itu menepati syarat-syaratnya untuk bawa orang? Jadi, ini yang penting sekali. Kalau Uber sekalipun, kalau GrabCar sekalipun, kalau kenderaan itu tidak dijaga dengan baik, tidak diselia dengan baik maka bukan bermakna Uber dan GrabCar itu lebih baik. Sebab apa, pemandunya pun ramai, kita tidak tahu.

Perkara kedua ialah tentang keselamatan ini ialah tentang keselamatan pemandu itu sekali. Kita tidak boleh ingat kita boleh *call*, kita boleh guna *apps* dan datang pemandu kita terus naik. Satu orang yang naik perkhidmatan teksi kah atau *Uber* kah atau GrabCar kah, contohnya daripada KLIA naik tengah malam. Naik, naik dia tidur dalam kereta, dia letih. Kereta itu bawa ke mana dia pun tidak tahu. Dia bangun, bangun dalam hutan, macam mana? Sebab kita naik, kita tidak tahu pemandu itu. Jadi saya berpendapat kalau pemandu itu dapat ubah sikapnya, memperkenalkan dirinya.

Contohnya, memperkenalkan diri dia, cerita diri dia siapa, pengalaman memandu dan sebagainya, tunjuk identiti dia. Jadi, ini perkhidmatan yang selamat. Jadi jangan kita ingat satu ini lebih baik daripada itu, bukan. Akan tetapi bergantung juga kepada pemandunya. Hari ini kita dengar ada orang telah ada cubaan merogol dan sebagainya apabila naik teksi ataupun naik Uber, ataupun naik GrabCar. Kita dengar ada cerita ini. Ada orang yang mungkin akan dirompak dalam kereta. Jadi, ini perkara-perkara tentang keselamatan pemandu.

Jadi pemandu teksi, sama ada pemandu teksi ataupun *e-hailing system*, mereka dijadikan duta kepada Malaysia. Pemandu pelancong-pelancong yang datang ini dia naik teksi, dia tengok kita punya teksi. Dia tengok kita punya teksi, dia tengok pemandu. Pemandu pakai macam mana? Pakai singlet sahajakah? Dia tengok bagaimana pemandu bercakap. Adakah pemandu bercakap ini dengan penuh tertib dan menghormati, mengenalkan diri, menceritakan tentang negara kita? Adakah suasana dalam kereta itu bagus? Naik teksi kalau *aircond* nya antara ada dengan tidak ada, berpeluh panas itu pun masalah. Naik teksi ataupun dalam teksi itu kotor dan berbau busuk, itu pun masalah. Jadi, ini perkhidmatan-perkhidmatan yang akan menentukan sama ada teksi hapuskah ataupun *e-hailing* yang hapus? Oleh sebab ini penting. Ini jangka panjang.

Saya dengar perbincangan tadi mengatakan kerajaan patut buat ini, itu memang saranan yang betul. Saya setuju. Sebab apa? Sebab perkhidmatan teksi sudah wujud begitu lama. Bukan bermakna perkhidmatan teksi tidak diperlukan. Sebab apa, mereka yang duduk di kawasan luar bandar umpamanya perlukan perkhidmatan teksi. Di Bagan Serai mana ada *Uber*- contohnya. Kita perlu. Kita dengar ini banyak lagi Ahli Parlimen ini dari luar bandar. Macam Yang Berhormat Johor Bahru ini lainlah, dia bandar. Dia datang kerja- Yang Berhormat Johor Bahru...

Seorang Ahli: Tebrau.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Yang Berhormat, *sorry* Yang Berhormat. Minta maaf. Yang Berhormat Tebrau saya dengar tadi pergi balik, pergi balik naik apa, *Uber*?

Seorang Ahli: [Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Bagus. JB. Jadi tidak macam di Bagan Serai ataupun di perkampungan di Sabah dan Sarawak umpamanya. Jadi tidak wujud. Persaingan yang sihat patut wujud supaya ada kualiti. Baru ada kualiti, baru ada perubahan. Manusia yang lain, anak muda pun cerdik. Dia akan buat pilihan. Kalau naik *Uber* atau *GrabCar* bahaya, buat apa naik? Kalau naik teksi semua tidak ada adab dan sopan-santun buat apa naik? Jadi, kualiti itu hari ini orang sudah bijak pandai. Belajar tinggi ada *smartphone* dan sebagainya. Kita dapat kaji benda ini. Tanggungjawab kerajaan dihantar untuk menentukan, yang kita dengar tadilah.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Yang Berhormat Bagan Serai.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Pemandu teksi banyak yang susah hidupnya, kerajaan kena bantu.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Yang Berhormat Bagan Serai, belakang, belakang.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Kerajaan ada BR1M dan sebagainya.

Seorang Ahli: Yang Berhormat Bagan Serai, belakang.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Ya, silakan Yang Berhormat Sekijang.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Tuan Yang di-Pertua, minta izin. Terima kasih kepada Yang Berhormat Bagan Serai. Tadi Yang Berhormat Bagan Serai sebut tentang teksi luar bandar. Saya ingin bertanya pandangan daripada Yang Berhormat Bagan Serai, walaupun di kawasan luar bandar sebenarnya kadang-kadang ada pemandu teksi ataupun pemilik kereta sewa ini mereka tidak mendapat pun pendapatan seharian. Oleh sebab tidak ada panggilan ataupun tidak ada penggunaan atau penyewaan kepada teksi ataupun kereta sewa mereka.

■1510

Jadi agaknya dengan adanya sistem *e-hailing* ini nanti, kalau pun mereka berada di kawasan luar bandar, contohnya kita tahu di kawasan-kawasan luar bandar kita bukan semua ketinggalan, tidak ada *line* internet dan sebagainya. Jadi kalau mereka menggunakan *smartphone* ataupun menggunakan komputer, jika sekiranya ingin menggunakan khidmat kereta sewa ini nanti, apa pandangan Yang Berhormat? Adakah sistem *e-hailing* ini nanti ia boleh juga melibatkan kereta-kereta sewa terutamanya di kawasan-kawasan luar bandar untuk tetap bersama dengan mereka? Apa pandangan Yang Berhormat?

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Terima kasih Yang Berhormat Sekijang. Inilah ketakutan yang digambarkan melalui *e-hailing* ini. Saya sudah awal-awal beritahu sekarang ini. Sekarang sudah ada dalam *urban transport* ini. Dalam teknologi yang canggih hari ini, ada *e-hailing*. Hari ini kita dengar orang kata ada apa, monopoli, *duopoly* sebab ada dua sekarang ini. Akan datang mungkin kerajaan akan wujud lagi aplikasi. Saya sebut tadi aplikasi, memanglah bukan drebar teksi itu hendak buat aplikasi tetapi kerajaan akan buat bantu. Umpamanya saya bagi contoh. Ada aplikasi-aplikasi lain. Bukan satu atau dua aplikasi sahaja. Mungkin ada syarikat-syarikat ataupun GLC dan sebagainya dapat mengambil bahagian dalam perkara ini, wujudkan satu lagi aplikasi. Jadi tidak timbul tidak ada peluang dan sebagainya.

Tentang ada atau tidak ada orang naik teksi kita, itu rezekilah. Itu kena kerja kuatlah. Mana ada benda datang *free lunch*. Mana ada benda datang tadi, awak sudah ambil hendak jadi drebar teksi, awak sudah buat perkhidmatan teksi, awak kena tunggu.

Ada rezeki *insya-Allah* lah. Hari bagus tidak cerita pula. Hari bagus ada ceritakah? Hari bagus tidak cerita. Hari tidak bagus, cerita. Tidak bolehlah, bukan? Jadi kita bekerja kuat, kudrat kita dan berdoa dan kita usahakan yang terbaik. Apa yang saya hendak katakan tadi, kita ubah sikap kita untuk menunjukkan kita juga boleh bersaing, kita juga boleh jadi baik.

Kalau cerita tentang *apps* tadi, memang *apps* lain akan wujudkan. Tunggulah tidak lama lagi. Takkanlah dua *apps* sahaja. Takkanlah ada dua *apps* sahaja sampai bila-bila. Uber ini mula perkhidmatan di *Singapore* 2013, GrabCar 2014. Kita dengar perkhidmatan *e-hailing* ini, saya dengar tadi, 600 bandar di dunia. Adakah syarikat teksi yang terus tutup? Adakah saya dengar tadi? 600 bandar di dunia wujudkan perkhidmatan yang menggunakan *apps* ini. Jadi ini yang penting sekali bagi kita ini.

Tuan Yang di-Pertua, seperti yang saya gambarkan tadi bahawa kerajaan patut mengambil bahagian, patut lebih prihatin lagi. Kerajaan memang prihatin. Ada program, ada *engagement* sudah buat, ada perbincangan sudah buat, ada bantuan pun Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah wujudkan. Pemandu teksi dan orang yang Grab dan sebagainya kena positiflah, kena positif, kena ikut dengan apa yang kita hendak buat ini. Saya ingin mengutarakan beberapa persoalan. Berapakah jumlah permohonan yang telah dipantau oleh kementerian terhadap aplikasi yang menawarkan perkhidmatan kenderaan awam ini?

Tadi saya dengar ada pembahas yang kata mahal. Petik di hujung jari jadi. Siapa cakap macam itu? Jangan fikir macam itu. Kita bagi cadangan, jangan negatif. Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri, apakah perancangan jangka panjang dan pelan transformasi baru selain daripada sistem *e-hailing* yang dirangka bagi pemandu teksi konvensional? Ini yang susah hatinya semua orang hari ini tentang perkara ini. Bagus dan kerajaan akan pasti, saya rasa akan pasti mengambil berat tentang perkara ini.

Sebelum saya akhiri perbahasan saya Tuan Yang di-Pertua, sedikit tentang cadangan kepada kementerian. Bolehlah membuat satu ujian saringan pemandu. Ini pun penting seperti *bill* yang lepas yang saya ceritakan, *bill* yang ini, saya fikir, orang hendak bawa teksi. Bukan sahaja teksi kena sihat, pemandu pun kena sihat. Kalau pemandu tidak nampak macam mana? Pemandu rabun matanya. Kita buat pemeriksaan. Kadang-kadang ada berlaku macam ini. Kalau tidak silap saya, untuk memandu lori, saya bagi contohlah ya, dia ada satu kalau tidak silap saya, ada satu ketinggian kah apa kah. Mesti ada satu ketinggian. Saya tidak ingat. Ada satu ketinggian. Saya pernah buat pemeriksaan kesihatan untuk luluskan itu, mesti ada satu ketinggian. Dia tidak capai ketinggian itu, dia tidak boleh bawa satu kenderaan yang berat, umpamanya.

Jadi orang tidak boleh minta lulus saja-saja macam itu. Maknanya, ujian pemeriksaan kesihatan perlu dilaksanakan. Itu belum lagi kita cerita orang ada penyakit epilepsi. Penyakit epilepsi. Tengah-tengah bawa kereta, sawan. *Errrr errrr...* [*Membuat bunyi menggeletar*] [*Ketawa*] Tengah-tengah bawa kereta, orang yang naik dalam kereta pun takut, Tuan Yang di-Pertua. Dia menggeletar macam itu, kita sudah kena tolong dia pula. Itu epilepsi, kalau dia tidak makan ubat. Tidak makan ubat. Oleh sebab itu kalau orang ada penyakit-penyakit kena makan ubat. Kalau tidak nanti, dia meracau dalam Parlimen pula. Bukan?

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Macam Yang Berhormat Bagan Serailah.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: [*Ketawa*] Dia mula jawablah itu. Baru sedar daripada tidur. Begitu juga dengan orang kencing manis. Kencing manis yang ada *injection*. Saya ceritakan perkara-perkara yang berlaku. Saya pernah hadapi benda-benda macam ini. Ada orang cerita, ada orang mula tarik sawan sudah pengsan. Saya tanya, ada penyakit apa-apa? Dia kata, bapanya ada kencing manis. Saya tanya dia makan ubat apa? Tidak ada makan ubat, cucuk. Hah! *Be careful*. *If you are on insulin*, dia *on insulin*, dia cucuk, dia tidak makan, lepas itu dia *down*, *hypoglycemia*. Apabila dia *down*, dia mula tarik sawan. Semua orang takut.

Tuan Yang di-Pertua, saya pergi rumah dia, ada tiga bomoh keliling, semua bomoh sudah jampi tidak jadi. Saya ini jadi bomoh yang keempat. Saya masuk, saya cucuk bagi sebab saya dengar cerita kencing manis dan dia guna cucuk, saya *test very low* dan saya bagi *glucose*. Saya *inject glucose*, dia bangun, dia tanya, "*Apa kamu semua buat di sini?*" Hah! Hari itu saya jadi popular. Jadi sebab kencing manis. Benda ini boleh berlaku kalau kita tidak jaga. Juga orang darah tinggi. Kena makan ubat. Kalau tidak makan ubat, *sat* lagi dia jadi macam-macam. Jadi macam-macam.

Jadi, perkara kesihatan- sebelum saya tutup perbincangan dari Bagan Serai ini, perkara kesihatan perkara yang penting. Seseorang yang hendak bawa teksi, seseorang yang hendak bawa Uber kah atau sebagainya, perlu dibuat saringan. Dia ini ada penyakit apa? Cuba bayang, kita buat, kita menggunakan sistem *e-hailing*, panggil GrabCar, pemandu itu datang, naik-naik kereta, dia tarik sawan dalam kereta. Apa hendak buat? Tidak menjerit dia dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, Bagan Serai rasa ini undang-undang yang penting. Pindaan-pindaan yang dibuat ini adalah untuk membantu dan meneruskan perjuangan perkhidmatan teksi dan juga *e-hailing* dan menepati perkembangan teknologi sekarang ini. Perkembangan teknologi yang memerlukan kita membuat pendekatan-pendekatan yang baru dan kita terpaksa menerima dan kita kena ubah suasana kerana negara hendak jadi maju, manusia makin ramai, perbandaran akan menjadi banyak. Satu hari lagi, benda ini akan jadi perkara biasa sebenarnya.

Jadi inilah saya hendak ucap tahniah kepada kementerian dan kerajaan. Bertepatan dengan waktu untuk fikir bagaimana transformasi ini akan berlaku, bagaimana teksi yang selama ini beratus ribu teksi hari ini, bagaimana hendak *transform* ini kepada negara maju. Negara maju sudah kita lihat ada 600 bandar telah menggunakan kaedah ini. Inilah yang dikatakan perubahan yang sangat penting. Kita ini negara maju yang hendak pergi kepada perubahan. Sebab itu hari ini apabila kita hampir perubahan, ada orang pula anti perubahan. Negara maju, banyak benda akan berlaku dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, Bagan Serai menyokong rang undang-undang pindaan ini. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Pandan.

3.18 ptg.

Tuan Mohd. Rafizi bin Ramli [Pandan]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua atas peluang ini. Kita berbincang pada hari ini atas cadangan pindaan rang undang-undang yang terpaksa dibawa khusus atas kehadiran khidmat *e-hailing*.

Kebelakangan ini seolah-olah ada pertembungan di antara pemandu teksi yang dilesenkan secara tradisional dan juga pemandu Uber dan juga Grab. Ada banyak perkara, ada banyak yang timbul di bawah tetapi sebenarnya Tuan Yang di-Pertua, saya ingin ajukan kepada Dewan, sebenarnya yang berlaku ialah pertembungan di antara yang kaya dan yang miskin apabila pihak yang sepatutnya memastikan kebajikan semua itu diambil kira, cuai dalam tanggungjawab mereka. Cerita sedih pemandu teksi ini sebenarnya saya tidak pasti berapa orang yang tahu di sini tetapi bagi mereka yang tinggal di bandar, di Kuala Lumpur, Lembah Klang, mungkin juga di Pulau Pinang, di Johor Bahru dan juga di bandar-bandar kecil, cerita sedih ini sebenarnya sudah boleh buat filem Hindustan.

Perkara biasa seorang pemandu teksi terpaksa keluar jam 5 pagi, 6 pagi untuk mencari penumpang, kemudian mungkin sampai petang atau malam, tidak mendapat penumpang yang berpadanan dengan sewa yang dia kena bayar kerana paling kurang, dia kena bayar sewa RM50 kalau permit itu datang daripada syarikat dan kalau pun dia dapat sampai jam 5, 6 petang, RM50 pada hari itu, satu sen pun daripada tambang itu tidak akan dapat kepada dia kerana RM50 itu perlu dibayar kepada syarikat yang diberikan permit itu dulu.

■1520

Kalau dia hendak *cover* balik, dengan izin, dia hendak dapatkan balik belanja minyak, belanja senggara kereta, apatah lagi pendapatan untuk keluarga, dia kena kerja sampai pukul 12 tengah malam, 1 pagi. Oleh sebab itu kita faham bagaimana keadaan emosinya apabila timbul sekarang ini Uber dan GrabCar kerana itu menyukarkan lagi pemandu-pemandu teksi yang sebelum ini pun sudah sukar untuk mendapat sesuap rezeki kerana apa-apa yang mereka dapat dahulu itu kena bayar kepada syarikat-syarikat yang dapat permit.

Oleh sebab itu ceritanya ialah cerita yang susah makin susah, yang kaya sebenarnya makin kaya. Uber dan GrabCar pada masa ini dan setakat yang saya tengok kepada pindaan-pindaan ini yang perlukan penerangan lanjut daripada pihak Menteri. Uber dan GrabCar tidak tertakluk kepada pelbagai peraturan dan undang-undang yang terpaksa dipatuhi oleh pemandu-pemandu teksi selain daripada tidak perlu membayar

permit. Sudahlah tidak perlu bayar permit, tetapi tidak perlu juga peraturan-peraturan yang lain.

Jadi sebab itu sudah tentu syarikat Uber dan GrabCar boleh menetapkan kadar tarif yang lebih murah. Bagi Uber dan GrabCar berbanding dengan pemandu teksi yang terikat dengan tarif yang ditetapkan. Dalam dua-dua keadaan ini, sudahlah dia kena bayar sewa, kemudian persaingan jadi lebih berpihak kepada Uber dan GrabCar buat ketika ini kerana mereka tidak tertakluk kepada pelbagai peraturan dan tarifnya lebih murah, maka sebab itulah yang berlaku sekarang rakyat bergaduh sesama rakyat seolah-olah pemandu teksi ini bergaduh dengan Uber dan GrabCar, yang ada keluarga teksi, dia marah yang Uber dan GrabCar, yang cuba cari pendapatan tambahan atau kerja sepenuh masa dengan Uber dan GrabCar, macam-macam alasan diberikan kenapa pemandu teksi ini tidak bersopan, tak pakai meter dan lain-lain.

Sebenarnya Tuan Yang di-Pertua, pada pendapat saya punca kepada yang berlaku ini bukan soal Uber dan GrabCar, bukan soal teksi, soalnya ialah kecenderungan-kecenderungan kerajaan yang ada sekarang untuk berpihak kepada syarikat-syarikat yang bermodal besar berbanding dengan kebajikan pemandu-pemandu baik Uber, baik GrabCar ataupun pemandu teksi.

Oleh sebab itu saya tanya soalan kepada Yang Berhormat Menteri, soalan pertama saya minta supaya Yang Berhormat Menteri senaraikan semua syarikat-syarikat, nama- senarai ini maksudnya bagi nama, semua syarikat-syarikat yang diberikan permit, berapa permit dia dapat dan juga tahun permit itu diberikan supaya saya dapat menjejaki syarikat-syarikat ini dan juga Menteri ataupun orang yang berkuasa semasa permit ini dikeluarkan. Akan tetapi saya faham mungkin susah untuk Menteri, jadi Menteri dia bagi jawapan yang agak lain. Saya minta senaraikan, Menteri tak jawab, Menteri hanya bagi jumlah permit mengikut kategori. Akan tetapi tak apa, kita masih lagi boleh cari dan *insya-Allah* kita boleh cari syarikat-syarikat ini yang selama berpuluh-puluh tahun telah membuat untung ratusan-ratus juta di atas keringat dan kesusahan pemandu teksi biasa.

Akan tetapi bila saya rujuk juga jawapan yang diberikan oleh Menteri yang saya nak kongsi dengan Dewan pada hari ini ya. Daripada 85,840 jumlah permit yang dikeluarkan setakat ini yang dipantau di bawah kuasa Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat, permit yang paling besar ialah permit kepada syarikat iaitu syarikat sendirian berhad terbesar, 48,166 permit. Kedua, syarikat berhad sebanyak 1,631 lebih kurang 50,000 daripada 85,000 permit yang ada adalah kepada syarikat. Milik tunggal hanya 33,000, perkongsian 637, koperasi 2,035 dan persatuan 332.

Oleh sebab itu saya hendak kembali kepada soal apabila kecenderungan itu ialah untuk berpihak kepada syarikat yang besar, ini sudah tentu akan mengabaikan kebajikan pemandu-pemandu yang terpaksa menyewa permit daripada syarikat-syarikat ini. Saya bagi contoh ya. Kita ada 48,166 permit yang diberikan kepada syarikat sendirian berhad. Sewa kepada syarikat ini boleh bermula serendah RM50 kalau campur permit dan juga bayaran ansuran kereta, dia boleh jadi setinggi RM150 bergantung pada saiz kereta. Akan tetapi ada juga syarikat-syarikat yang menawarkan untuk disewa permit sahaja, kereta semua itu disediakan oleh pemandu teksi. Permit sahaja.

Tinjauan saya menunjukkan lebih kurang lah secara puratanya kalau nak sewa permit Tuan Yang di-Pertua, RM25 sehari. 48,166 permit yang dipegang oleh syarikat-syarikat sendirian berhad ini pada kadar RM25 sewa sehari adalah sebanyak RM1.2 juta sehari yang dibayar kepada beberapa syarikat yang telah dapat permit ini iaitu bersamaan dengan RM440 juta setahun untung atas angin tanpa perlu buat apa-apa hanya atas dasar kerajaan bagi 1,000 permit kepada dia, 2,000 permit kepada syarikat ini, 3,000 permit kepada syarikat sendirian berhad.

Jadi sebab itu selagi kita masih lagi tidak keluar daripada kepompong, setiap kali kita ada industri, setiap kali kita ada perkara baru, kita tetap melebihkan syarikat, orang yang bermotifkan kewangan. Kumpulan yang ada hubungan yang baik dengan pemerintah. Oleh sebab itu saya tanya, saya hendakkan senarai nama-nama syarikat teksi ini dan bila permit diberikan dan berapa permit kerana saya rasa ada tanggungjawab kita untuk tengok kalau-kalau ada orang politik yang berada di belakang syarikat-syarikat ini.

Oleh sebab itu, setiap kali datang pilihan raya Tuan Yang di-Pertua, Dewan yang mulia, saya simpati dengan pemandu-pemandu teksi kerana mereka akan digulagulkan dengan janji mereka akan diberikan permit milik tunggal ataupun permit individu. Sebelum Pilihanraya Umum Ke-13, Yang Amat Berhormat Pekan buat janji besar-besaran ada gimik untuk memberikan permit milik tunggal kepada pemandu-pemandu teksi. Berapa yang dapat? Masa dekat itu sahaja lah, lepas itu tak ada dah. Sebelum

pilihan raya umum yang lepas juga Yang Amat Berhormat Pekan oleh kerana pada ketika itu pun sebelum pun ada Uber dan GrabCar telah pun timbul soal kebajikan pemandu teksi yang terabai mengumumkan kononnya ada bantuan ini dan bantuan itu.

Saya paling ingat ialah bantuan pemandu-pemandu teksi Yang Amat Berhormat Pekan sebelum pilihan raya umum yang lepas, berikan satu tayar percuma. Tayar itu juga diumumkan sebagai ini ialah sumbangan daripada 1MDB kepada pemandu-pemandu teksi. Memang betul. Dalam banyak-banyak benda yang duit 1MDB belanja, ada diberikan tayar, satu biji sahaja, bukan dua biji. Satu biji sahaja kepada pemandu-pemandu teksi dalam pilihan raya umum yang lepas. Cuma kadang-kadang saya ada sebut kepada pemandu teksi patutnya pemandu teksi rasa terkilan kerana dapat satu tayar, jumlah yang dibelanjakan daripada wang 1MDB itu adalah terlalu sedikit berbanding dengan satu berlian yang harganya RM120 juta.

Tuan Yang di-Pertua,... [Disampuk] Belum lagi. Saya belum cari berlian dalam tayar lagi. Tuan Yang di-Pertua, sebab itu saya tidak rasa ada sebarang alasan yang boleh diberikan lagi oleh pihak kerajaan untuk tidak menghapuskan terus pemberian teksi kepada syarikat sendirian berhad dan berhad.

■1530

Saya mohon supaya Menteri memberi jawapan selepas ini apakah kerajaan bercadang untuk menghapuskan dan memindahkan permit-permit kepada syarikat-syarikat sendirian berhad dan berhad ini kepada pemandu dan kalau betul ada, apa jadualnya, bagaimana prosesnya dan lain-lain supaya pemandu-pemandu teksi di luar sana dapat kepastian dan tidak digula-gulakan. Kalau hendak hapus, hapus. Kalau tidak hendak hapus, maka Menteri kena jawab soalan-soalan berikut.

Saya mohon Menteri terangkan apa keperluannya sekarang kerajaan masih lagi mengekalkan sebahagian besar permit teksi kepada syarikat sendirian berhad dan berhad. Apa guna syarikat-syarikat ini kutip RM460 juta buta-buta tiap-tiap tahun. Kalau hendak kata kita perlukan syarikat untuk memastikan mutu perkhidmatan, ini tanggungjawab Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat. Tanggungjawab menyelia mutu perkhidmatan-perkhidmatan teksi ini adalah tanggungjawab agensi, kenapa hendak diberikan kepada syarikat yang akhirnya menyebabkan ramai pemandu teksi yang dimangsakan kerana terpaksa bayar sewa buta-buta tiap-tiap hari.

Kalau hendak dikatakan tentang kepatuhan kepada undang-undang, keseragaman dan lain-lain, itu juga tanggungjawab Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat. Jadi lebih baik segala tanggungjawab dan tugas untuk memastikan industri teksi itu seragam, baik, mutunya tinggi, itu diuruskan terus oleh agensi kerajaan tanpa menggunakan syarikat-syarikat kerana menggunakan syarikat ini mudaratnya lebih teruk apabila pemandu teksi kena bayar sewa tiap-tiap hari.

Kalau Menteri memberi jawapan bahawa perlunya syarikat-syarikat sendirian berhad dan berhad mendapat permit kerana syarikat-syarikat ini ada modal untuk membiayai pembelian teksi, saya tidak nampak ada masalah kalau soal pembiayaan membeli teksi ini ditangani oleh koperasi ataupun boleh sahaja ditangani terus di antara syarikat automotif dengan bank seperti mana rakyat biasa membeli kereta sekarang. Kalau kerajaan ataupun suruhanjaya menetapkan ada empat atau lima jenis kereta yang spesifikasinya telah ditetapkan yang dikeluarkan oleh pengeluar-pengeluar tertentu dan sesiapa yang mendapat lesen milik tunggal untuk menjadi pemandu teksi boleh memilih mana-mana teksi ini maka dia boleh beli terus daripada syarikat dan dibiayai dengan cara sewa beli seperti yang ada sekarang. Juga bagi saya tidak ada alasan untuk mengekalkan syarikat-syarikat dan juga syarikat berhad kalau alasannya ialah untuk pembiayaan pembelian kereta.

Malangnya yang saya paling bimbang sekarang ini Tuan Yang di-Pertua, itu soal teksi, perkara yang telah berlaku 30, 40 tahun yang kita cuba selesaikan satu perkara. Sekarang kita berbahas mengenai pindaan untuk melesenkan pula satu lagi perkhidmatan iaitu perkhidmatan pengangkutan awam melalui *e-hailing*, *Grabcar* atau *Uber* ataupun mana-mana syarikat yang ada selepas ini. Yang saya paling bimbang ialah derita dan malang yang berlaku kepada pemandu-pemandu teksi tiga, empat dekad yang lalu kini akan berulang balik kepada pemandu-pemandu Uber dan GrabCar sekiranya pendekatan kita tidak berubah iaitu kuasa untuk melesenkan itu telah digunakan untuk membolehkan pihak-pihak tertentu membuat wang dengan mudah.

Dulu kuasa melesenkan itu ialah memberi permit lalu diberikan kepada syarikat sendirian berhad dan berhad. Oleh sebab itu syarikat sendirian berhad dan berhad ini, yang tertentu ini ada lesen untuk buat wang dengan mudah kerana dia kutip sewa permit. Sekarang ini kita berbahas undang-undang untuk memberi lesen kepada syarikat-

syarikat yang boleh menyediakan perkhidmatan *e-hailing*. Ia lebih kurang sama Tuan Yang di-Pertua kalau konsep dan pendekatannya sama, tidak kena caranya, maka pelesenan itu akan tetap memberi kelebihan kepada syarikat-syarikat tertentu yang kemudiannya akan ada lesen besar untuk mengutip keuntungan daripada pemandu-pemandu GrabCar, Uber dan khidmat *e-hailer* yang lain-lain.

Jadi sebab itu, masalah yang berlaku sekarang ini dan yang akan berlaku dengan perkhidmatan *e-hailing*, saya ingat adalah masalah yang hampir sama iaitu pihak-pihak tertentu yang ada kepentingan komersial diberikan lesen dan tanpa kawal selia yang mengambil kira sepenuhnya kebajikan dan pertimbangan pemandu-pemandu lalu menyebabkan syarikat-syarikat ini oleh kerana lesen yang mereka telah dapat daripada kerajaan menggunakan keistimewaan itu untuk menjana keuntungan yang tidak adil perkongsiannya di antara pemandu dan juga syarikat.

Maka sebab itu saya bagi contoh keadaan yang berlaku sekarang. Uber dan GrabCar sekarang tidak ada lesen lagi. Siapa yang hendak menjadi pemandu Uber dan GrabCar boleh saja mendaftar, kemudian cuba, lulus dan bagi setiap RM1 tambang yang dibayar itu, sekarang ini 20 peratus untuk Uber kalau tidak silap saya dan 25 peratus untuk GrabCar. Itu keadaan sekarang. Hari ini 20 peratus dan 25 peratus, tidak ada undang-undang atau sebarang peraturan atau sebarang kawalan yang boleh menghalang enam bulan daripada sekarang Uber dan GrabCar menaikkan peratus perkongsian daripada tambang itu daripada 20 peratus contohnya kepada 40 peratus, tidak ada undang-undang.

Oleh sebab itu, kalau orang yang memandu Uber atau GrabCar untuk mendapat pendapatan tambahan, mungkin tidak terlalu teruk kerana dia boleh kembali ke kerja biasa. Akan tetapi dalam masyarakat kita sekarang ini semakin ramai yang memandu Uber dan GrabCar sepenuh masa. Ini kerja mereka. Kalau mereka letak jawatan kerana perkiraan mereka, dia boleh bayar sewa beli kereta, minyak dia boleh tanggung dan dengan memandu selama 10 jam sehari dia dapat pendapatan RM3,000. Pendapatan RM3,000 itu yang digunakan untuk meletak jawatan hari ini sebenarnya tertakluk kepada semua perkara yang di luar kawalan pemandu.

Contohnya kalau minyak naik, maka untungnya itu sudah berkurangan. Kalau kereta dia rosak, sudah berkurangan. Kalau Uber dan GrabCar dan syarikat-syarikat yang dapat lesen ini akhirnya menaikkan tanpa ada kawal selia daripada kerajaan, maka akhirnya orang yang meletak jawatan kerana dia ingat dengan memandu sepenuh masa Uber dan GrabCar ini lebih baik, dalam tempoh lima, enam bulan mereka kehilangan kerja. Jadi ini adalah perkara-perkara yang bagi saya sekarang ini sebelum kita mula melesenkan, kita perlu beri perhatian yang cukup teliti supaya kita tidak mengulangi cerita sedih yang terpaksa dialami oleh pemandu teksi.

Oleh sebab itu Tuan Yang di-Pertua, Yang Berhormat Menteri, saya tengok Menteri, bukan menangis ya. Saya hendak buat beberapa kesimpulan. Pertama pindaan yang dicadangkan kali ini memberi kuasa kepada kerajaan untuk melesenkan perkhidmatan *e-hailer* sama seperti kerajaan melesenkan industri teksi suatu ketika dahulu. Saya bimbang jika tidak diteliti, kerosakan yang pernah berlaku dulu dan kini ditanggung akibatnya oleh keluarga-keluarga pemandu teksi 80,000 orang di seluruh Malaysia akan terus berlaku gara-gara salah guna kuasa dalam memberikan lesen kepada syarikat-syarikat tertentu yang sudah tentu ada motif kewangan dan keuntungan kerana permit dan lesen itu adalah jalan mudah untuk mendapat keuntungan pada kala yang bekerja dan yang mengeluarkan modal ialah pemandu teksi dan selepas ini pemandu Uber dan GrabCar.

Oleh itu Yang Berhormat Menteri, saya minta pertimbangan-pertimbangan berikut. Proses untuk memberikan lesen itu mestilah bagi saya perlu diperincikan dengan lebih teratur, perlu lebih terbuka dan diketahui kriterianya, ciri-cirinya, syarat-syaratnya dan pertimbangan-pertimbangannya supaya kita dapat tetapkan beberapa perkara untuk mengelakkan daripada yang berlaku kepada pemandu teksi akibat kuasa itu terlalu banyak di tangan syarikat setelah mereka diberikan lesen.

■1540

Saya bagi contoh Yang Berhormat Menteri. Pertama contohnya, apakah kerajaan bercadang untuk dimasukkan syarat bahawa peratus perkongsian keuntungan daripada setiap RM1 tambang yang didapati oleh pemandu Uber dan GrabCar atau pun syarikat *e-hailer* yang lain-lain ini akan ditetapkan dan dikawal selia oleh kerajaan supaya tidak berlaku keadaan-keadaan peratusan keuntungan itu dinaikkan sesuka hati sehingga memangsakan pemandu Uber dan juga GrabCar.

Sama juga saya mohon Menteri supaya menjelaskan kepada Dewan sama ada kerajaan bercadang dan bagaimana untuk menentukan tarif berapa ringgit tambang setiap satu kilometer di antara perkhidmatan *e-hailer* dan juga teksi supaya ia tidak memangsakan pemandu teksi. Dalam keadaan sekarang tarifnya ditetapkan untuk pemandu teksi oleh kerajaan tetapi untuk Uber dan GrabCar pada pemahaman saya itu masih lagi keputusan mereka dan sebab itu tarifnya sekarang murah dan apabila berlaku ketidakseimbangan ini menyebabkan sudah tentu pengguna akan pilih Uber dan GrabCar dan memangsakan pemandu teksi.

Saya mohon supaya Menteri menerangkan kepada Dewan sama ada kerajaan bercadang untuk memastikan kedua-dua tarif sama ada bagi teksi dan juga bagi perkhidmatan bagi *e-hailing* akan ditetapkan oleh kerajaan supaya ada keseimbangan dan keadilan di antara kedua-duanya. Syor yang ketiga Yang Berhormat Menteri, saya mohon Yang Berhormat Menteri menerangkan kepada Dewan sama ada kerajaan bercadang untuk menawarkan pelesenan *e-hailing* ini secara terbuka dengan kerajaan menetapkan beberapa syarat-syarat contohnya, kerajaan boleh menetapkan untuk mendapatkan lesen *e-hailing*. Syarikat-syarikat yang membida lesen itu mestilah sekurang-kurangnya paling-paling tinggi peratusan keuntungan yang ditetapkan daripada pemandu tidak melebihi kadar tertentu.

Lebih rendah peratusan keuntungan itu, maka lebih baiklah peluangnya untuk mendapatkan lesen itu. Kalau kita ada syarikat 'A', syarikat 'B', syarikat 'C' kesemuanya menawarkan *e-hailing*, semua nak lesen. Kalau syarikat 'A' kata saya sanggup ambil hanya 15 peratus setiap RM1 tambang, syarikat 'B' kata saya ambil 10 peratus, syarikat 'C' kata dia ambil 8 peratus. Secara logiknya syarikat 'C' yang patut dapat kerana syarikat 'C' memastikan bahawa sebahagian besar perkongsian itu kembali kepada pemandu dan rakyat, bukan dikekalkan kepada syarikat hanya kerana dia dapat lesen.

Akhir sekali, sudah tentu perkara-perkara tadi yang kita akan tunggu maklum balas daripada pihak kerajaan dan Menteri, perkara-perkara tadi perlulah dijalankan serentak dengan tindakan kerajaan memansuhkan semua permit-permit teksi yang kini masih lagi berada di tangan syarikat sendirian berhad dan juga syarikat berhad.

Jadi jelas yang itu kita tidak ada kompromi, saya mohon pihak Menteri bagi jawapan yang jelas. Mansuhkan permit syarikat dan syarikat sendirian berhad, beri permit tunggal dan pada masa yang sama kita menunggu perincian daripada pihak Menteri bagaimanakah pindaan undang-undang yang dicadangkan ini akan mengambil kira perkara-perkara yang saya utarakan tadi supaya akhirnya masalah yang kini kita terpaksa tangani dengan pemandu teksi tidak pula berulang dengan pemandu *Uber* dan *GrabCar* selepas ini.

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Dewan yang tidak mengacau langsung. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: [Bangun]

Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar]: [Bangun]

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Kuala Selangor.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Pokok Sena?

3.45 ptg.

Dato' Sri Dr. Haji Irmohizam bin Haji Ibrahim [Kuala Selangor]: *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera, salam NegaraKu Malaysia. Terima kasih saya ucapkan kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk membahaskan usul Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017 pada hari ini.

Tuan Yang di-Pertua apabila saya mengkaji mengenai Program Transformasi Industri Teksi (TITP) yang telah dirangka oleh pihak kerajaan. Pada hemat saya ia nya merupakan satu pembaharuan dan inisiatif yang sangat baik bagi mewujudkan satu persekitaran industri yang adil bagi pemandu, pengendali dan juga pengguna. Secara tidak langsung Tuan Yang di-Pertua, ia nya akan mendorong satu lagi industri khususnya industri teksi di Malaysia untuk terus berkembang dan menjadi mampan terutama sekali untuk mendapat satu *respond*, serta *responsive* kepada kuasa pasaran.

Namun demikian apabila kita merujuk kepada industri ini, antara isu yang membelenggu pemandu teksi adalah kos struktur yang terpaksa ditampung disebabkan oleh sistem sewa beli atau pajakan dengan syarikat pengusaha teksi. Sebagai contoh

jika purata sehari kadar sewa yang perlu dibayar kepada syarikat adalah RM50 maka jumlah sewa sahaja yang perlu dibayar mencecah sehingga RM1,200 berdasarkan kiraan 24 hari bekerja.

Berdasarkan maklumat yang diperoleh pendapatan pemandu teksi konvensional sekarang ini telah terjejas teruk setelah penggunaan *Uber* dan juga *Grab*. Pemandu teksi konvensional yang majoritinya menggunakan sistem sewa beli atau pajakan ini pada hemat saya sedang bergelut dengan persaingan yang terlalu kompetitif. Kadar sewa yang tinggi tidak termasuk bayaran NGV serta PUSPAKOM dan lain-lain telah menyebabkan pendapatan mereka semakin hari semakin susut. Mereka terpaksa membayar kos yang tinggi kerana ingin mendapatkan sesuap nasi sedangkan pemandu *Uber* dan *Grab* hanya dikenakan potongan bayaran sebanyak 20 hingga 25 peratus atas jumlah pendapatan yang diperolehinya.

Tuan Yang di-Pertua, maka saya melihat dengan pindaan rang undang-undang ini adalah sangat bertepatan dan perlu. Setidaknya ia akan berupaya untuk menyelesaikan beberapa isu pajakan yang berat sebelah dan menjejaskan pendapatan khususnya bagi pemandu serta memberikan kesamaan taraf. Khususnya di dalam medan persaingan yang adil di kalangan pemandu teksi agar mereka dapat kekal bersaing dengan sihat.

Di dalam membahaskan rang undang-undang ini, saya melihat beberapa perkara-perkara penting khususnya keperluan perundangan untuk menangani permintaan. Khususnya yang dijanakan oleh teknologi semasa serta mengawal selia perkhidmatan *e-hailing* ataupun dengan nama lain e-panggilan seperti *Uber* dan juga *Grab*. Pada hemat saya perkara ini sangat penting kerana ia berkait rapat dengan aspek keselamatan dan skim perlindungan pengguna.

Sekiranya kita masih ingat lagi, satu peristiwa malang yang menimpa seorang wanita Cik Wong Mei Yan, 26 tahun yang hamil sebulan telah dirompak oleh pemandu *Uber* ketika dalam perjalanan pulang ke Puchong. Kesan daripada itu Tuan Yang di-Pertua, beliau telah mengalami gangguan emosi sehingga mengalami keguguran dan sebak hati saya apabila saya membaca peristiwa itu dalam dada akhbar. Selain daripada itu juga satu kes rogol melibatkan pemandu *Grab* di Bandar Putra Permai Seri Kembangan juga menjadi igauan sehingga hari ini.

■1550

Maka pada hemat saya, kawal selia terhadap perkhidmatan *e-hailing* ini juga perlu disegerakan. Mengambil contoh kes di luar negara sebagai rujukan, seperti yang berlaku di San Francisco, Amerika Syarikat pada 31 Disember 2013. Seorang pemandu *Uber* berusia 57 tahun telah melanggar seorang kanak-kanak berusia enam tahun dan ketika dia sedang menyeberangi jalan raya bersama ahli keluarganya. Namun demikian, apabila tindakan undang-undang difailkan terhadap pemandu *Uber* tersebut berhubung kematian kanak-kanak tersebut, pihak *Uber* menafikan liabiliti dengan mendakwa pemandu *Uber* tersebut bukan pekerjanya, sebaliknya adalah seorang kontraktor bebas. Berdasarkan peruntukan undang-undang sedia ada, sebuah syarikat bertanggungjawab sebagai majikan hanya bagi kesalahan pekerjanya dan bukan bagi kesalahan seseorang kontraktor bebas.

Justeru itu, apabila merujuk kepada peristiwa di San Francisco ini, timbul persoalan sejauh manakah peruntukan undang-undang yang dibincangkan hari ini sudah cukup sempurna untuk menjamin keselamatan serta kepentingan pengguna disebabkan kontrak bebas yang diguna pakai oleh pengendali *e-hailing*? Erti kata lain, adakah syarikat *Uber* dan *Grab* untuk makluman Tuan Yang di-Pertua, boleh diambil tindakan undang-undang disebabkan oleh kesalahan yang dilakukan oleh pemandu mereka? Ini sangat penting kerana kalau kita merujuk kepada akhbar portal *Business Insider*, *Budapest Business Journal* dan *The Huffington Post* bahawa terdapat 16 negara tidak membenarkan perkhidmatan *Uber* atas beberapa faktor seperti melanggar undang-undang, kegiatan jenayah dan sebagainya.

Negara-negara yang saya nyatakan seperti Brazil, Kanada, China, Perancis, Sepanyol, Hungary, Belanda, Belgium, Jerman, India, Jepun, Korea Selatan, Thailand, Taiwan, Australia dan Afrika Selatan. Pada hemat saya, perhatikan negara-negara tersebut, perkara ini perlu diambil serius oleh pihak kerajaan agar keseimbangan keadilan dapat wujud di antara pihak-pihak yang terlibat. Maksud saya, memandangkan perkhidmatan *Uber* dan *Grab* juga digunakan oleh rakyat sebagai medium untuk mencari sumber rezeki. Sudah tentu peruntukan undang-undang ini juga harus dikaitkan bagaimana majikan itu dapat juga bertanggungjawab terhadap kesalahan yang dilakukan oleh pemandu.

Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan statistik yang diperoleh menunjukkan bahawa 75 peratus pemandu Uber memandu secara separuh masa, dengan izin, *halftime*, manakala baki 25 peratus memandu secara sepenuh masa iaitu *fulltime*. Bagi perkhidmatan Grab pula, dinyatakan dalam statistik menunjukkan 81 peratus memandu secara separuh masa iaitu *part time*, manakala 19 peratus memandu secara sepenuh masa.

Jika dilihat daripada bilangan pula, saya melihat kedua-dua perkhidmatan ini masing-masing mempunyai jumlah pemandu yang melebihi 50,000 orang di negara kita. Sekali gus menunjukkan ramai di kalangan rakyat Malaysia bergantung kepada aplikasi ini untuk menjana pendapatan. Justeru itulah pada hemat saya, letaknya rasional mengapa perkhidmatan *e-hailing* ini perlu dikawal selia oleh agensi penguat kuasa seperti Suruhanjaya Perkhidmatan Awam Darat.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin merujuk. Apabila negara kita melancarkan operasi Transit Aliran Massa (MRT) Aliran Sungai Buloh-Kajang pada 17 Julai 2017. Kira-kira tidak sampai 150 jam ia dilancarkan, namun apa yang menyedihkan ialah fasiliti kelas pertama itu tidak setaraf dengan para pengguna yang mempunyai pemikiran minda kelas ketiga mengakibatkannya menjadi satu ancaman kepada kemajuan negara. Berdasarkan laporan yang diterima, menunjukkan antara stesen MRT yang menjadi mangsa kekejaman sikap pengguna itu ialah seperti MRT Merdeka dan MRT Bukit Bintang.

Keadaannya amat menyedihkan apabila dana besar yang telah dibelanjakan untuk kepentingan rakyat telah dirosakkan mengakibatkan kos penyelenggaraannya semakin hari semakin meningkat. Bayangkanlah Tuan Yang di-Pertua, kerusi-kerusi di platform telah ditoreh, bilik air dirosakkan, manakala dinding-dinding bangunan MRT diconteng dan penuh dengan tapak kasut. Tidak cukup itu juga, binaan dinding yang unik membawa mesej Rukun Negara turut diancam apabila ada yang cuba memanjat dinding itu seperti aktiviti, dengan izin, *wall climbing*.

Tuan Yang di-Pertua, adakah perbuatan seperti ini menunjukkan bahawa para pengguna di Malaysia masih belum bersedia untuk menerima perkhidmatan awam yang canggih dan bertaraf dunia? Kesal, cukup kesal dengan perkara yang berlaku. Kerajaan berhempas pulas, menerima cacian dan kejian serta fitnah demi memastikan kemudahan untuk rakyat dapat dilaksanakan. Namun, cara penghargaan dan terima kasih yang ditunjukkan adalah cukup sadis dan tidak dapat diterima akal. Ibarat madu diberi, racun yang dibalas.

Sehubungan dengan itu Tuan Yang di-Pertua, apabila kita bicarakan dan bincangkan rang undang-undang ini, saya memohon agar satu pemerksaan penguat kuasa peruntukan undang-undang sedia ada agar dapat diperketat agar pelaku yang tidak bertanggungjawab dikenakan tindakan undang-undang yang setimpal. Undang-undang dicipta untuk mengawal sikap keji manusia yang tidak tahu menilai dengan akal. Harapan saya agar minda kelas ketiga ini akan bergerak seiring dengan fasiliti minda kelas pertama demi memastikan kemajuan negara tidak akan terancam.

Tuan Yang di-Pertua, bagi menambah baik rang undang-undang yang dibahaskan pada petang ini, saya juga melihat sudah sampai masanya kerajaan memperkenalkan bank data pemandu untuk diwujudkan agar setiap individu yang berdaftar untuk pemandu menggunakan perkhidmatan teksi Uber mahupun Grab memiliki rekod simpanan peribadi. Ia bertujuan untuk memudahkan, khususnya pihak SPAD dan PDRM, mengenal pasti hanya individu yang bersih daripada rekod jenayah sahaja dibenarkan untuk memandu perkhidmatan terbabit di samping dapat mengenal pasti pemandu terbabit sekiranya berlaku kes-kes jenayah. Selain daripada itu, saya juga amat berharap agar kerjasama NBOS dengan pihak MOSTI mungkin perlu boleh dilaksanakan segera untuk mewujudkan satu sistem perkhidmatan darat menerusi aplikasi *e-hailing* yang akan menghubungkan kesemua perkhidmatan darat yang ada di Malaysia ke hujung jari pengguna bagi mengaplikasikan penggunaan teknologi secara *total* di kalangan rakyat Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mencadangkan. Perhatikan pindaan Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat ini agar terma kontrak bebas yang diguna pakai oleh pengendali perkhidmatan *e-hailing* ini supaya dapat dikaji semula agar keselamatan pengguna terjamin. Paling penting, pengguna dilindungi oleh pelan insurans sekiranya ditimpa kecelakaan supaya setidak-tidaknya setiap pengguna yang menggunakan sistem ini mendapat pembelaan di samping memberi keadilan undang-undang. Terutamanya kepada mangsa sekiranya ingin mengambil tindakan undang-undang kepada pengendali *e-hailing*. Ini sangat penting kerana pada hemat saya, sudah tentunya rakyat harus dibela. Mangsa yang sudah tentunya akan menjadi mangsa

sekiranya mereka yang tidak bertanggungjawab suka mengambil kesempatan kepada mangsa tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai rumusannya, berdasarkan apa yang telah saya nyatakan sebentar tadi, saya amat yakin bahawa dengan pindaan rang undang-undang ini akan berupaya, khususnya untuk mewujudkan satu transformasi yang menyeluruh, khususnya bagi perkhidmatan awam. Lebih-lebih lagi dalam industri ini kerana kalau kita lihat dalam konteks negara ini, di samping memberikan satu keadilan kepada semua pihak, khususnya bagi pengguna-pengguna yang akan menggunakan sistem ini. Jadi, sehubungan dengan itu, Kuala Selangor mohon menyokong. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

■1600

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Parit Buntar.

4.00 ptg.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin memberikan pandangan saya untuk kita mengendalikan ataupun kita menggarap persoalan yang saya kira kita tidak dapat lari daripada satu perkembangan yang menuntut kita untuk buat satu perundangan.

Perlu dijelaskan apa yang akan saya bahaskan ini tidak sama sekali menolak realiti yang terpaksa kita hadapi kerana saya kira kalau kita menyebut tentang rakyat yang mentalitinya mesti juga kelas dunia, kerajaan juga mesti ada kelas dunia supaya apa yang kita bincangkan ini tidak akan menggadaikan empat perkara asas yang akan saya sentuh yang mana keempat-empat perkara asas yang saya akan sentuh ini akan melibatkan soal kebajikan, akan melibatkan soal monopoli dan juga akan melibatkan persoalan 40 tahun punya masalah akan berulang balik tetapi dalam teknologi yang lebih canggih.

Itu kita jangan lari sebab saya tengok tadi ada kita bincang pemandu Uber atau GrabCar, mereka ini terlibat dalam jenayah, mengambil kesempatan kepada pengguna, penumpang. Dulu pun kita ada dengar juga teksi-teksi pun ada juga masalah yang sama. Oleh sebab itu kalau kita hendak buat satu perbandingan secara berbeza begitu, saya rasa isunya tetap sama, cuma konsepnya adalah berbeza. Itu yang saya akan tumpu, Tuan Yang di-Pertua.

Saya akan mula dengan pemandu teksi. Ada empat perkara yang akan saya sentuh iaitu pemandu teksi, kemudian pemandu yang berdaftar sebagai *e-hailer*, kemudian saya akan menyentuh tentang yang lebih utama iaitu pengguna. Yang keempat ialah apa cadangan-cadangan kerajaan dalam kita hendak selesaikan keempat-empat perkara tersebut.

Pertamanya kita tengok pemandu teksi. Saya bersetuju sekali dengan pandangan rakan-rakan, saya rasa sebelah sana pun ada menyebut, tentang bagaimana dalam kita hendak *create a level playing field*, persaingan yang sama rata, Tuan Yang di-Pertua, kita juga kena menyediakan satu platform yang sama rata. Kita tidak boleh tuntutan kepada pemandu teksi supaya kena ikut perkembangan, kena ikut juga realiti teknologi sedangkan kita tidak meletakkan satu *playing field* kepada masalah yang dihadapi oleh pemandu-pemandu teksi.

Tuan Yang di-Pertua, kalau kita bandingkan dalam hal ini, pemandu teksi konvensional adalah yang menjadi mangsa utama dalam rang undang-undang ini. Walaupun sebaik mana kita mahu supaya pemandu teksi ini tidak menjadi mangsa tetapi *reality check* yang kita buat ialah kita mendapati pada kadar hari ini, belum lagi ada undang-undang yang telah diperkenalkan hari ini bagaimana pendapatan harian pemandu teksi sudah pun *drop* dengan adanya Uber dan juga GrabCar ini.

Kalau dahulu mereka menikmati pendapatan harian satu hari mereka boleh dapat RM200 ke RM300 sebagaimana yang dilaporkan tetapi dengan lahirnya *e-hailing* ini, mereka hendak dapat RM50 satu hari pun susah dan jenuh. Ini adalah sebenarnya satu *level playing field* yang cukup tidak adil kepada pemandu-pemandu teksi yang konvensional.

Kedua, kita tahu bahawa walaupun kita tahu *e-hailing* ini satu konsep selain daripada dahulu kita nak kena- kalau istilah bahasa kita, *keloi* teksilah, panggil, tahan. Sekarang tidak payah. Kita duduk dekat tempat kita, kalau kita hendak keluar, kita *just* buka kita punya *apps* di sini dan itu namanya *e-hailing*. '*Hailing*' itu panggilan. 'E' itu yang kita buat secara elektronik bukan lagi secara konvensional.

Akan tetapi isunya bukan itu. Isunya ialah *the whole concept* telah mengubah struktur pemikiran dan *mind setting* terhadap pengangkutan teksi yang mana ia merupakan satu yang telah lari jauh daripada yang diamalkan selama ini. Bayangkan bagaimana pemandu teksi yang berpuluh tahun sudah biasa dengan kerangka teksinya, tiba-tiba hendak suruh dia bersaing dengan satu kerangka yang *totally different. Definitely* dalam hal ini mereka pemandu teksi konvensional akan menjadi mangsa dalam hal ini.

Ini tidak termasuk dalam isu yang telah disebut oleh rakan-rakan saya, Yang Berhormat Pandan dan yang lain-lain, tentang bagaimana mereka menjadi mangsa kepada syarikat-syarikat besar. Mereka terpaksa bayar. Ada yang bayar, kemudian milik. Ada yang bayar sampailah bayar berapa pun, teksi tetap milik syarikat. Bayangkan kalau dia balik hari ini dengan persaingan yang ada dengan RM50, macam mana dia hendak *survive* selama sebulan untuk bagi makan anak isteri dia?

So, dalam hal demikian, saya menyatakan bahawa masalah teksi yang dahulu bukan sebab mereka tidak ikut teknologi tetapi masalah teksi yang dahulu ialah kerana sistem *rent seeking* yang ada menyebabkan yang kaya adalah pemilik-pemilik teksi, yang jadi mangsa adalah pemandu-pemandu teksi. Dia akan sentiasa kekal dalam keadaan dia tidak dapat berdiri sebagai seorang yang bebas tetapi sebagai seorang yang sentiasa menjadi mangsa *victims of blood sucker* kepada mereka yang akan buat untung besar tetapi pemandu juga yang akan menjadi mangsanya. Bayangkan macam mana dia hendak keluar daripada kemelut ini...

Dr. Che Rosli bin Che Mat [Hulu Langat]: Yang Berhormat Parit Buntar, mencelah.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Silakan.

Dr. Che Rosli bin Che Mat [Hulu Langat]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak mendapat penjelasan daripada Yang Berhormat Parit Buntar. Adakah Yang Berhormat Parit Buntar sedar dan pernah mengalami keadaan teksi di Kuala Lumpur Sentral? Saya bertanya mereka, kenapa *queue* panjang sangat? Dia kata, oleh kerana Uber hanya mengguna *e-hailing* tadilah, jadi pengguna turun daripada kereta api terus naik Uber. Teksi ini dia kena pergi beli tiket di kaunter yang tidak mesra pula. Saya sendiri beli tiket, saya tahu tidak mesra. Kalau duit besar sedikit, dia kata pasal apa duit besar sangat? Contohnya macam itulah. Sepatutnya dia mesralah sedikit dengan kita pelanggan ini. Apa pandangan Yang Berhormat Parit Buntar?

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Terima kasih sahabat saya Yang Berhormat Hulu Langat. Saya bersetuju. Itulah yang saya sebut bahawa realitinya begitulah. Walaupun saya ini bukan orang Kuala Lumpur, saya ini orang utara, dari *Penang* tetapi saya rasa ini adalah hasrat yang kita dengar apabila kita naik teksi, daripada *airport* atau ke mana, mereka *complain* pada saat dan ketika ini mereka tidak berada pada satu tahap yang setara untuk mereka *compete* dengan perkembangan terbaru. Ini tidak termasuk lagi orang tengah yang mengambil kesempatan untuk menjerat lagi leher pemandu-pemandu teksi.

[Timbalan Yang di-Pertua (Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee) mempengerusikan Mesyuarat]

Jangan salahkan mereka tetapi salahkan bagaimana sistem itu lahir kepada pemandu teksi yang tanpa *e-hailing* pun sebelumnya mereka sudah jadi mangsa sebenarnya pun. Akan tetapi apabila datang pula *e-hailing*, maka bertambah buruk lagilah keadaannya. Apatah lagi kalau rang undang-undang yang kita sedang bincang ini tidak secara jelas menggambarkan hasrat untuk ada satu pembelaan kepada pemandu-pemandu teksi konvensional. Saya melihat Yang Berhormat Jelutong.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Jelutong bangun, Yang Berhormat.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Okey, silakan.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tertarik dengan apa yang diujulkan oleh Yang Berhormat Parit Buntar tadi mengenai sistem teksi tradisional di mana banyak lesen dikeluarkan secara longgok dan ia dikendalikan oleh kumpulan-kumpulan *rent seeker* tertentu.

Jadi saya minta penjelasan lagi, apa buruk baiknya sistem yang tradisional itu yang ada *rent seeker* dan mereka yang menetapkan skim upah kepada pemandu teksi

dan sebagainya dan sekarang ada pula persaingan daripada Uber dan *e-hailing* ini? Jadi, terdesak sangat rezeki kaum pemandu teksi tradisional. Minta lanjutan cerita itu.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Terima kasih Yang Berhormat Jelutong. Saya akan bawa cadangan itu di hujung sekali, Tuan Yang di-Pertua. Akan tetapi secara sambil lalu saya boleh komen tentang soalan penjelasan daripada Yang Berhormat Jelutong ialah pemandu teksi konvensional hari ini berdepan dengan dua malapetaka. Satu, *rent seeker*, yang sebelum ada undang-undang ini pun sudah mereka ditindas.

■1610

Kedua ialah bila lahirnya *e-hailing* ini, maka mereka akan orang kata sudah jatuh ditimpa tangga, dua kali musibah yang menimpa mereka dan saya akan bagi jawapan sedikit cadangan di hujungnya. Saya boleh *go on* tentang masalah *unequal playing field* yang ada dalam kita cuba hendak menyelesaikan masalah padang yang sama rata selain daripada kita tahu pemandu teksi ini juga ada kerenah-kerenah birokrasi yang dia kena lalui. Dia kena ada lesen khas *passenger service vehicle*, dia kena ambil untuk melayakkan dia menjadi pemandu teksi.

Kemudian dia kena ikut etika-etika tertentu sebagai pemandu teksi. Dia kena ikut proses-proses yang kalau dia buat salah SPAD akan itu dia ambil tindakan pada dia meter kah apa kah, sedangkan yang lahirnya *e-hailing* hari ini kita tengok mereka tidak ada kekangan tersebut. Mereka boleh ada kereta sendiri, mereka boleh terus daftar dan kalau mereka boleh jadi pemandu *e-hailing* ini mereka tidak perlu melalui *all the stress* untuk mereka hendak dilayakkan menjadi pemandu. So, perkara-perkara ini saya rasa adalah antara kekangan *uneven playing level field* yang walaupun dengan adanya undang-undang ini belum meyakinkan kita bahawa *playing field* itu akan menguntungkan pemandu teksi konvensional bahkan mereka akan senantiasa ditindas walaupun ada dengan sistem yang dicadangkan ini.

Saya masuk kepada keutamaan kedua *having said all that points*, tentang pemandu teksi dan kesengsaraan yang harus mereka lalui dan saya rasa kita berkongsi di sebelah sana pun perasaan yang sama sebab ini isu kebajikan ini bukan isu politik. Kita masuk kepada keutamaan kedua iaitu kemunculan teknologi baru yang *the whole all together have changed the mindset of transportation taxi* punya konsep yang telah pada waktu yang sama mencabar konvensional yang ada dan pada waktu yang kedua belum teruji lagi di atas dia ini benda yang baru dan banyak isu-isu yang perlu kita kendalikan.

Saya juga menyokong sebahagian pandangan sahabat-sahabat dalam Dewan ini yang menyatakan bahawa ini menjadi suatu sumber pendapatan kepada mereka. Statistik yang ada pada saya menggambarkan sama juga *part time* yang bekerja sebagai *part time* adalah agak tinggi yang *full time* dalam 20 peratus, 21 peratus. Sudah tentulah yang kerja *part time* dia ada satu sumber lain tetapi yang kerja *full time* kalau tidak ada satu kebajikan dan satu sistem yang lebih bertanggungjawab maka saya khuatir pemandu-pemandu *e-hailing* ini termasuk sekarang yang Grab dengan Uber akan juga tetapi menjadi mangsa kepada situasi dan juga keadaan ini.

Antaranya ialah kita tengok ada sesetengah orang mencadangkan kalau bukan setengah orang maksud saya Yang Berhormat Pekan sebenarnya ketika dia bentang bajet tidak silap saya tentang BR1M dia menyatakan siapa yang dapat BR1M RM1,000-RM2,000 ini boleh bayar *down payment* kereta Iriz dan selepas itu dia boleh bayar bulanan itu dengan dia jadi pemandu-pemandu Uber ataupun pemandu-pemandu Grab.

Baik, apa ada pada *statement* itu, *statement* itu sekali gus menggambarkan bahawa kita menggalakkan orang dengan duit asas yang dia ada dapat BR1M itu untuk dia berhutang lagi sedangkan sistem asal yang mana saya sebut tadi pemandu-pemandu *e-hailing* ini juga mengadu hal Tuan Yang di-Pertua, bahawa mereka juga kompelin tentang komisen yang terpaksa bayar 20 hingga 25 peratus itu adalah terlalu tinggi.

Macam mana dia hendak kena bayar 20–25 peratus kemudian dia hendak kena *serviceman* hutang dia di bank dan kalau *breakdown* dia punya kereta, rosak, *company-company* ini tidak akan bertanggungjawab, dia akan tanggung sendiri, insurans dia akan bayar dan kalau kita kata pemandu *e-hailing* ini kena berhati-hati jangan menggunakan kesempatan apa pula kalau penunggang atau pengguna pula yang ambil kesempatan seperti merompak dan sebagainya.

So, isu-isu ini saya setuju dengan Yang Berhormat Kuala Selangor tadi ada sebut saya ucap terima kasih kerana dia sudah *highlight* satu kebajikan besar kepada pemandu-pemandu *e-hailing* ini agar mereka tidak di jadi mangsa. Kalaulah contohnya pandangan Yang Berhormat Menteri bagaimana dalam undang-undang ini saya tidak jumpa dalam RUU ini, bagaimana kalau katalah mereka dipecat atau dibuang,

digugurkan daripada syarikat ini seperti mana disebut bila jadi *accident* atau apa yang bertanggung kepada syarikat dia kata ini bukan dari kami punya *driver*, ini bukan kami punya pemandu.

So, apa mekanisme dia untuk mereka mengadu. Apa mekanisme dia, kalau teksi sekurang-kurang dia ada Kesatuan Teksinya, kalau *e-hailing* ini macam mana kita hendak kendalikan kebajikannya melalui persatuan sekerja atau adakah tribunal khas bagi mereka mengadu kepada apa yang menimpa daripada apa kita kata penganiayaan syarikat-syarikat besar ini kepada pemandu dan saya tahu di dalam kes-kes di luar negara ada kes-kes yang mereka dibuang kerja begitu sahaja.

So, perkara-perkara ini tidak dijelaskan dalam RUU ini dan kerana itu saya minta kepada Yang Berhormat Menteri supaya menjelaskan kepada kita walaupun ada teknologi baru ini, ada pemandunya maka bagaimana mereka dibela nasib mereka supaya tidak berulang apa yang berlaku kepada 40 tahun sudah. Oleh sebab mana saya ulang balik Tuan Yang di-Pertua, benda yang sama cuma konsepnya sahaja berbeza. Kebajikannya sama cuma konsep ia sahaja yang berbeza.

Ketiga, *priority* yang saya minta Yang Berhormat Menteri dan juga semua kita bincang juga ialah apa yang sebenarnya rakyat mahu. Apa sebenarnya yang rakyat sebagai pengguna *expect* daripada menjangkakan daripada perkembangan-perkembangan ini. Saya bagi contohlah, kalau kita naik teksi dahulu pun lah sudah tentu kalau saya menaiki teksi saya akan rasa selesa menunggang teksi yang bersih, menunggang teksi yang mesra, naik teksi yang dilayan dengan baik macam mana Yang Berhormat Hulu Langat kata tadi kadang-kadang dijerkah, kadang-kadang dia marah dekat kita.

Now, bila ada *e-hailing* sistem yang baru ini konsep *transport* teksi yang baru ini benda yang sama juga diperlukan. Kita juga mahukan pemandu yang berhemah, pemandu yang menjaga keselamatan, pemandu yang memberi keutamaan, keselesaan kepada orang yang naik teksinya dan sebagainya. Jadi apa yang saya hendak maksudkan di sini ialah *on the whole* sama ada *e-hailing* punya konsep ataupun secara teksi konvensional saya rasa akhirnya yang akan membuat pilihan antara persaingan kedua-duanya ini ialah pengguna.

Kalau naik kereta sudah tentulah kita tahu banyak kekangan teksi contohnya kereta sudah lama, *breakdown*, *aircond* tidak ada kadang-kadang, kadang-kadang masuk kereta pun bau *masya-Allah* contohnya kan. Selepas itu lambat kadang-kadang yang cepat dia ikut jalan jauh sebab dia hendak kena bayar sewa RM50, jadi kalau dia boleh untung lebih itu lebih bagus pada dia.

Bagaimanakah saya hendak tanya kepada Yang Berhormat Menteri kaedah untuk kita memastikan akhirnya *consumer*, rakyat, pengguna sama ada *e-hailing* kah, sama ada teksi konvensional dapat untuk menikmati *the best service*. Saya kira kalau rakyat dapat *the best service* saya rasa itu tidak timbul isu *e-hailing* kah, tidak timbul isu teksi konvensional kah kerana mereka akan mendapat *the best service*.

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: [Bangun]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Kapar bangun, Yang Berhormat.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Sila Yang Berhormat Kapar.

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Terima kasih, Yang Berhormat Parit Buntar. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Bercakap tentang pengguna terakhir menikmati *the best service* di antara teksi dan *e-hailing* ini, masalah sekarang Yang Berhormat adalah *the unfair competition between the two industry which is* teksi dengan *e-hailing*. Adakah kerajaan bercadang untuk *fair competition* dibuka di antara mereka dari sudut *legislation*, dari sudut bayaran, dari sudut keseragaman undang-undang maka kita wujudkan satu *fair competition* baru kita boleh berikan pengguna terakhir membuat satu keputusan yang bijak *and will make the best choice*.

■1620

Namun sekarang persoalan yang dibangkitkan oleh ramai Ahli Parlimen adalah *unfair competition*. *Unfair competition* ini menyukarkan bukan saja pengguna tetapi juga individu-individu yang bergantung kepada kedua-dua industri ini. Apa pandangan Yang Berhormat. Terima kasih.

Dato' Dr. Mujahid bin Yusof Rawa [Parit Buntar]: Saya rasa pada awal saya telah jelaskan perkara ini walaupun kita mahu *the best service* yang boleh dinilai oleh

pengguna sebab saya bercakap tadi atas perspektif pengguna, saya bercakap tadi akhirnya pengguna, itulah dia punya kiraan. Akan tetapi, *before prior to that* saya ada sebut dalam bahas awal saya mesti ada *fair competition* lah. Mesti ada satu persaingan yang sihat. Kalau tidak ada satu persaingan yang sihat, tiba-tiba kita letak suruh buat nilai mana yang lebih baik, *of course* pertandingan tidak sihat itu tidak memungkinkan pihak satu lagi meletakkan dirinya pada *at par* dengan yang ada, lalu dia akan sudah tentu menjejaskan *the best service* yang saya maksudkan tadi. Masukkan sekali tadilah dalam saya punya penjelasan tentang *uneven playing field*.

Saya juga ingin akhirnya, saya hendak *landing* sudah Tuan Yang di-Pertua. Bersetuju dengan pandangan Yang Berhormat Pandan tadi, ditegaskan lagi betapa walaupun *e-hailing*, peratus komisen itu mesti juga ditetapkan oleh satu bentuk mekanisme undang-undang supaya kita tidak mahu perkara yang sama berulang oleh syarikat-syarikat besar yang akhirnya menindas pemandu-pemandu. Dulu mereka tindas pemandu. Syarikat-syarikat besar menindas pemandu teksi konvensional. Hari ini syarikat besar akan menindas pula pemandu-pemandu *e-hailing* ini. *So, please*, buat satu mekanisme agar tidak berlaku satu penganiayaan yang sama kepada pemandu-pemandu ini.

Kedua, setuju juga salah satu mekanisme untuk kita meletakkan persaingan yang adil Tuan Yang di-Pertua ialah apa? Tarif. Hari ini pemandu teksi terpaksa menanggung tarif yang lebih berat kepada mereka. Jadi, saya pun sebagai pengguna sudah tentu saya hendak lebih murah. Akan tetapi, dia ada kekangan-kekangan lain yang dia terpaksa *incurred cost*, yang dia terpaksa bayar pula, tersangkut untuk bayar tiap-tiap hari RM50, RM100. Sebab itu, tarif ini antara *e-hailing* dengan teksi perlu diselaraskan agar *partly* penjelasan kita ataupun pendekatan kita kepada *equal level field* itu dapat dilaksanakan.

Ketiga, saya ada sebut tadi sebentar dan saya minta dicadangkan kepada Yang Berhormat Menteri tentang kebajikan pemandu *e-hailer* ini sendiri yang dianiaya oleh syarikat-syarikat ini. Adakah satu tribunal khas yang perlu kita ada untuk kita di mana mereka dapat meletakkan aduan-aduan mereka atau kah kesatuan sekerja mereka. Kita tidak tahu. *So*, perkara ini kita minta diletakkan sebagai satu jaminan bahawa kebajikan pemandu-pemandu ini dijaga dan dipelihara. Begitu juga, saya ingin mencadangkan yang keempat ialah sama dengan Yang Berhormat Pandan dan rakan-rakan lain yang telah menyuarakan bahawa kerajaan dalam keseriusan untuk memastikan *even* ataupun persaingan yang sama rata, permit teksi syarikat hendaklah dihapuskan dan mengeluarkan permit tunggal.

Ini juga adalah salah satu cara dan kaedah untuk memastikan *equivalent playing field* dengan bantuan dan juga kaedah-kaedah memberi kepada individu ada permit teksi dan dengan perasaan dia yang mempunyai permit teksi itu, maka persaingan dia itu akan jadi lebih baik kalau berbanding dengan syarikat yang dia tahu kalau dia macam mana pun dia sentiasa pun akan menjadi mangsa. Akhirnya, berbalik kepada pengguna yang akhir menjadi *end user* kepada segala perkembangan yang berlaku hari ini, kita juga ingin memberi jaminan keselamatan kepada mereka yang menaiki teksi ini sama ada teksi konvensional ataupun *e-hailing* ini dan saya amat setuju dengan Yang Berhormat Kuala Selangor tadi walaupun sebahagian lain itu saya kurang setuju tetapi bab ini saya setuju iaitu tentang bank data pemandu.

So, anything happens kita boleh *tap* di mana dia berada dan alangkah baiknya kalau *e-hailing* ini juga ada satu sistem yang juga menggunakan aplikasi yang mana pemandu itu sendiri ada satu jaminan keselamatan *in case of any criminal act* sama ada berkaitan jenayah rogol atau apa-apa. Maka, pihak berkuasa boleh terus dapat dan tangkap pemandu yang mencerooboh hak atau melakukan jenayah ke atas pengguna dia. Jadi, Parit Buntar dalam hal ini tidak menolak perkembangan semasa yang kita harus tangani tetapi pada waktu yang sama memberi amaran keras, undang-undang ini jika tidak betul-betul bertanggungjawab, tidak betul-betul kita menghapuskan monopoli, tidak betul-betul kita menghapuskan kuasa-kuasa syarikat besar yang menindas orang yang mencari sesuap nasi. Maka bagi saya, undang-undang ini tetap tidak akan menyelesaikan masalah dan mohon kepada pihak kementerian untuk mengambil serius cadangan ini kalau benar-benar kita mahu menjadi *world class government*. Sekian, Parit Buntar memberi cadangan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Lipis.

4.26 ptg.

Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]: *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan pertama, saya merakamkan ucapan terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberi ruang dan peluang kepada saya untuk turut berbahas di dalam Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017. Pertama, saya sangat-sangat menyokong walaupun kita masih lagi dalam peringkat perbincangan, dan dalam peringkat penyusunan rang undang-undang ini. Akan tetapi, walau bagaimanapun ia merupakan satu praktikal bagi memastikan hak rakyat sebagai pemandu teksi sama ada Uber, Grab serta para pengguna perkhidmatan awam mendapat keadilan yang sewajarnya.

Kita pada hari ini merupakan salah satu keperluan dari segi yang kita nyatakan sebentar tadi. Saya mendengar juga ramai hujahan-hujahan daripada rakan-rakan kita. Akan tetapi, dalam sedemikian kerana pengangkutan awam dapat menjimatkan kos dan semasa mereka ingin sampai ke sesuatu destinasi yang hendak dituju. Sebab itu kadang-kadang kita meletakkan satu sasaran bagaimana kita hendak mewujudkan ataupun kerajaan hendak mewujudkan untuk kepentingan rakyat. Kita sudah banyak ada.

Kita ada kereta api laju, kita ada ECRL yang akan dibina. Kita ada LRT dan sebagainya. Akan tetapi walau bagaimanapun, dalam kesesakan lalu lintas ini kita juga perlu menggunakan perkhidmatan teksi ataupun Uber ataupun Grab itu sendiri untuk sampai ke sesuatu destinasi yang kita kadang-kadang waktu genting-genting kita sangat-sangat perlu dan mungkin ramai di antara Ahli Parlimen pun menggunakan perkhidmatan ini untuk ke Parlimen.

Jadi saya berpendapatan bahawa rang undang-undang ini, kita hendaklah meletakkan ia satu kepentingan. Saya juga perlu mengingatkan, meletakkan satu kepentingan juga kepada pihak teksi, Uber, Grab dan sebagainya kerana kita mendengar hujahan daripada rakan-rakan tadi banyak isu-isu yang ditimbulkan. Salah satu disebabkan oleh aduan kepada SPAD itu sendiri. Aduan ini melibatkan dari semasa ke semasa meningkat. Sebab itu kita membenarkan suatu lagi perkhidmatan iaitu Uber dan Grab itu sendiri. Kita melihat daripada tahun 2012, kita mendapat aduan sebanyak 3,500 aduan. Dua tahun selepas itu tahun 2014, kita menerima aduan 9,000. Jumlah yang sama juga dicatat pada 2015 melebihi 9,000 aduan.

Antara aduan popular yang direkodkan oleh SPAD ini ialah keengganan para pemandu teksi untuk menggunakan meter dan kekasaran terhadap penumpang. Keengganan pemandu teksi untuk menggunakan meter sudah tentunya akan menimbulkan perasaan ragu-ragu terhadap penumpang untuk terus menggunakan perkhidmatan teksi. Jadi saya ingin nyatakan di sini, saya juga salah seorang yang suka keluar menggunakan teksi satu ketika dulu. Akan tetapi saya juga beberapa kali, bukan sekali saya kena, saya kena beberapa kali apabila saya ke Bukit Bintang. Waktu saya pergi ke Bukit Bintang saya hanya dikenakan tambang sebanyak RM8 sahaja menggunakan meter.

Akan tetapi apabila waktu telah menjelang senja ataupun sudah masuk waktu Maghrib, saya minta sepanjang jalan itu saya nampak teksi. Saya bertanya untuk menghantar ke kawasan Sunway Mall.

■1630

Apabila saya tanya seorang pemandu teksi, dia meletakkan RM40. Waktu maghrib, bukan waktu tengah malam, RM40. *Then*, saya langkah ke teksi lain, pun sama RM40. Saya langkah teksi lain juga, RM40. Jadi saya terpaksa berjalan kaki ke tempat-tempat laluan teksi yang bukan kelihatan banyak menunggu itu. Saya dapatlah teksi yang mungkin kebetulan dia tidak seperti yang saya nyatakan tadi. Apabila saya balik, saya sampailah ke destinasi saya, lebih kurang di *Sunway Mall*, maka saya dikenakan lebih kurang antara RM8 ke RM9 sahaja kerana waktu itu agak *jammed*. Sebelum itu saya bertanya, kenapa dikenakan saya RM40? Kita gunakan meter. Dia kata jalan itu *jammed*. Jadi itulah aduan-aduan yang SPAD terima.

Maka inilah timbul bagaimana kita hendak menyelesaikan masalah kontroversi yang mungkin diambil kesempatan oleh pihak teksi ini sendiri. Kita kena sedar dalam hal ini, kita kena tahu dalam hal ini. Sebab itu apabila adanya Uber dan Grab ini, mungkin boleh memberi kesedaran kepada semua pihak. Maknanya dalam keadaan yang perkara mudah kita sebut keadaan situasi semuanya menang. Maknanya pelanggan menang, teksi menang, Uber, GrabCar dan sebagainya menang. Sebab itu kita hendak mengubah satu rang undang-undang yang boleh *win-win situation*. Maknanya semua boleh mendapat kemenangan itu sendiri. Jadi saya, dari segi awalan ini, saya sangat menyokong.

Akan tetapi penelitiannya harus dilihat secara khusus kerana banyak juga yang dibangkitkan oleh rakan-rakan ini ada ketikanya saya memikirkan ia sangat benar juga. Kita bersimpati kepada orang teksi. Saya tahu juga masyarakat teksi ini. Saya tahu benar kerana saya menggunakan teksi juga. Walaupun di Lipis pun kadang-kadang saya pernah juga panggil teksi untuk ke sesuatu destinasi. Sebab itu percakapan orang teksi ini saya rasa bukan sekadar Ahli Parlimen sahaja yang mengetahui.

Saya rasa percakapan ini mungkin Menteri. Kebetulan Timbalan Perdana Menteri ada di sini, Timbalan Perdana Menteri pun mungkin tahu percakapan orang teksi ini. Jadi saya percaya, mungkin Timbalan Perdana Menteri sendiri pun naik teksi. Kalau tidak sekarang pun atas dasar keselamatan tetapi mungkin dahulu Timbalan Perdana Menteri pun naik teksi, mungkin banyak percakapan daripada orang teksi yang kita terima.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya mengharapkan supaya kajian permasalahan ini mestilah kita kaji sebaik mungkin supaya kita mendapat suatu pekerjaan yang baik sama ada baik dari sisi manusia, dari sisi Allah SWT itu sendiri, kebaikan kepada semua. Manakala kita perlu ada peningkatan daripada semasa ke semasa. Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri, Yang Berhormat Menteri-menteri, bekerja keras untuk memastikan rakyat berada dalam keadaan selesa, rakyat bagaimana untuk melihat kos kehidupan itu bertambah baik.

Tuan Shamsul Iskandar @ Yusre bin Mohd. Akin [Bukit Katil]: Yang Berhormat Kuala Lipis?

Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]: Okey Yang Berhormat Bukit Katil.

Tuan Shamsul Iskandar @ Yusre bin Mohd. Akin [Bukit Katil]: Boleh Tuan Yang di-Pertua? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak tanya dua soalan sahaja ringkas. Saya tertarik dengan hujah Yang Berhormat Lipis tentang dari Parlimen juga ada yang menggunakan perkhidmatan Uber dan sebagainya. Adakah Yang Berhormat sedar bahawa sekarang ini ada difahamkan, ada satu pekeliling yang mana kalau kita guna Uber ini tidak boleh *claim* balik daripada Parlimen ataupun katanya kakitangan kerajaan pun tidak boleh *claim* balik kalau menggunakan perkhidmatan Uber ini. Apa pandangan Yang Berhormat?

Kedua ialah soal teksi tadi. Saya ingat bahasa teksi ini kita semua fahamlah. Akan tetapi, adakah Yang Berhormat sedar bahawa isu teksi ini kemungkinan besarnya adalah isu beban yang terpaksa mereka tanggung dari segi bayaran perमितnya, dari segi pelesenan dan sebagainya, menyebabkan mungkin bila sudah beban ini, dia punya bahasa itu agak kasar sedikitlah? Maksudnya, dia tertekan. Jadi bila dia tertekan, dia hendak menekan. Jadi yang kena tekan kitalah. Jadi apa pandangan Yang Berhormat? Terima kasih.

Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]: Terima kasih sahabat saya dari Bukit Katil. Ada dua pandangan daripada Yang Berhormat Bukit Katil. Ini saya berpendapat, ini akan dibuat keputusan oleh Menteri yang menjaga hal ehwal ini. Jadi saya berpendapat memang betul kerana kita menggunakan aplikasi untuk memanggil dan meletakkan harga. Jadi kita tahu harga dari sesuatu destinasi ke suatu destinasi itu telah ditetapkan harga. Apa yang saya dengar, bawah lima kilometer hanya RM1 sahaja. Jadi dia ditetapkan. Memang kita menerima dari segi panggilan itu ditetapkan harga itu adalah dalam telefon kita. Jadi mungkin kita tidak boleh hendak buat *claim*.

Jadi ini boleh dimasukkan sebahagian daripada rang undang-undang. Ini kerana ramai Ahli Parlimen yang hendak ke Parlimen menggunakan perkhidmatan ini, maka boleh kita *claim* tetapi kena betul. Jangan kita naik teksi nanti kita *claim* juga Uber. Maknanya kita naik kereta, kita *claim* Uber juga. Makna tidak betul pula. Jadi kita mungkin boleh memberi pandangan bagaimana kita hendak mengambil, mendapat resit, seperti tiket teksi yang keluar daripada meter itu.

Jadi Tuan Yang di-Pertua, soalan kedua yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat daripada Bukit Katil tadi, dia mengatakan bahawa untuk *win-win situation* untuk teksi. Saya sebenarnya ada juga pandangan sedikit untuk sampai ke konsep itu. Akan tetapi belum sampai lagi, Yang Berhormat Bukit Katil sudah tanya. Maknanya dalam apa yang saya catat ini belum sampai lagi. Ini sebab ekor dari saya melihat ucapan Yang Berhormat Pandan. Saya dengar ucapan Yang Berhormat Pandan tadi.

Maknanya beberapa perkara yang disentuh oleh Yang Berhormat Pandan, maka kita juga di dalam Dewan yang mulia ini untuk kepentingan awam, untuk kepentingan orang ramai, jadi kita perlu melihat apa yang diutarakan oleh Yang

Berhormat Pandan tadi. Sebab kadang-kadang, Yang Berhormat Pandan sudah keluar, kalau tidak boleh saya duduk dia bangun sekejap tetapi dia sudah keluar.

Saya juga tertarik dengan apa yang dikatakan oleh pihak Yang Berhormat Pandan sebentar tadi. Dia kata keuntungan atas angin. Sebanyak 460 juta syarikat sendirian berhad mendapat keuntungan daripada tidak payah bekerja. Hanya dapat permit sahaja, permit teksi. Saya ini letih saya menekan *handphone* saya. *Handphone* saya nasib baik canggih sikit boleh sampai ke 460 juta. Makna melebihi banyak digit saya tekan. Saya tekan-tekan, di manakah angka 460 juta ini didapati. Wah! Kalau saya dapat itu Yang Berhormat Menteri, untung saya. Jadi, saya hendak— Yang Berhormat Pandan sudah balik. Saya tidak dapatlah. Saya ingat tadi saya hendak tanya terus tetapi saya tidak sempat hendak tekan.

Jadi saya tekan-tekan, maknanya dia dapat lebih kurang 766,000 permit, kalau sewaan RM600, baru dia dapat angka 460 juta. Kurang lebih, *point* dia ada. *Point* 6,667. *Point* dia. Jadi itu angka dia tetapi berapa tahun dia tidak nyatakan. Adakah selama 10 tahun, 20 tahun ataupun dari mula merdeka angka 460 juta ini. Jadi angka ini sangat besar, telah hampir mencecah *half billion*. Setengah bilion sudah hampir mencecah. Jadi ini adalah kaitan daripada beliau menyebut bebanan.

Jadi, saya sebenarnya, kalau benar teksi ini menjadi suatu bebanan kepada penyewa-penyewa, ini juga pihak kerajaan boleh mengkaji bagaimana yang saya katakan tadi kita hendak dapatkan supaya menang-menang itu. Jadi kita hendak supaya keadaan teksi ini juga terbela. Akan tetapi teksi saya minta-minta sangat, kerajaan sudah sehabis baik, mempertimbangkan berbagai-bagai sudut.

Macam juga saudara Yang Berhormat Pandan katakan tadi, kerajaan bagi sebiji tayar. Saya rasa bukan sebiji. Kalau tidak silap saya, empat biji *tyres*. Empat biji bernilai RM900. Takkan sebiji *tyre* nilai RM900. Maknanya itu tayar *Pirelli*. Itu yang dipakai oleh Yang Berhormat Pandan, mungkin. Saya pakai tayar *Dunlop* sahaja, harga RM200. Cukup empat biji tayar itu. Ini kalau tidak silap saya, saya nyatakan dengan jelas, kalau tidak silap saya, RM900 bersamaan dengan empat biji tayar. Yang Berhormat Kapar?

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: [*Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara*]

Dato' Haji Abdul Rahman bin Mohamad [Lipis]: Itu saya tidak pakai. Saya pakai yang RM250 sahaja ataupun dalam RM220 sahaja. *Dunlop* ataupun tayar memang murah tetapi yang kereta yang saya selalu gunakan. Boleh tengok kereta yang saya selalu gunakan. Jadi ini, kadang-kadang jasa kerajaan itu tidak hendak langsung dikenang. Kenanglah sikit, apa yang benar, cakap benar. Apa yang tidak benar, cakap tidak benar. Jadi barulah kita dapat perbincangan dalam Parlimen ini mendatangkan keberhasilan yang baik, apabila kita bercakap benar. Sebab itu saya juga menyokong apa yang dikatakan oleh saudara Yang Berhormat Pandan. Kalau benar yang dikatakan ini, kerajaan boleh membuat kajian bagaimanakah hendak meletakkan situasi pihak teksi itu juga menang-menang.

■1640

Kita hendak supaya rakyat Malaysia rasa selesa. Ya, mungkin betul Uber perbelanjaannya tidak banyak walaupun ketetapan kenderaannya mestilah berumur lima tahun, selepas itu tidak boleh digunakan lagi untuk keselamatan masyarakat tetapi teksi ini juga kalau dia boleh memberi perkhidmatan yang baik, saya percaya masyarakat akan menggunakan perkhidmatan teksi. Sebab itu saya katakan daripada awal lagi, kita mestilah menang-menang supaya masyarakat itu dapat menerima segala kemudahan yang banyak disediakan oleh kerajaan. Kita tahu, memang lebih kurang yang dinyatakan oleh Yang Berhormat Parit Buntar sebentar tadi, lebih kurang 20 peratus lebih sahaja yang pekerjaan tetap bagi Uber dan Grab ini tetapi lebih itu adalah membuat pekerjaan kedua. Maknanya pekerjaan kedua ini penting juga. Tidak semestinya Uber sahaja, mungkin di rumah boleh buat tanaman fertigasi cili. Harga cili pun mahal.

Maknanya untuk menggalakkan rakyat supaya rakyat menjadi rajin, tak kiralah sama ada bawa Uber ataupun Grab kerana kita hendak menyelesaikan masalah supaya negara kita boleh menuju ke arah negara yang lebih maju. Jadi tidak hairan kalau mereka ini melaksanakan tugas sedemikian rupa. Orang teksi sendiri pun mungkin boleh. Kalau dah nampak pandangan Grab dan Uber ini lebih baik daripada teksi, apa salah dia tukar kepada Grab dan Uber juga. Tukar sahaja. Jadi kita melihat, kita nak melihat rang undang-undang sebentar ini supaya Pelan Transformasi Industri Teksi ini melalui TITP ini saya yakin boleh banyak membawa dan membantu kepada pemandu-pemandu teksi ini sendiri. Jadi, saya berharap supaya dengan perbincangan ini mungkin Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017 ini demi memastikan hak rakyat itu

yang lebih penting, hak rakyat sebagai pemandu teksi, Uber, Grab serta pengguna pengangkutan awam mendapat keadilan sewajarnya.

Tuan Yang di-Pertua, terima kasih banyak. Saya mohon menyokong.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya ingin memaklumkan perbahasan ini akan ditamatkan pada jam 5.30 petang dan sebaik sesi soal jawab lisan esok, Menteri akan menjawab. Yang Berhormat Pokok Sena.

4.42 ptg.

Dato' Haji Mahfuz bin Haji Omar [Pokok Sena]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua untuk beri peluang kepada saya untuk turut terlibat dalam perbahasan rang undang-undang ini. Isu dia Tuan Yang di-Pertua, khususnya Yang Berhormat Menteri ialah yang dibangkitkan oleh pertama sekali oleh pemandu teksi. Apa jaminan masa depan tentang industri teksi yang mereka telah sertai selama ini secara perkhidmatan pengangkutan tradisional ini. Jadi, ini kebimbangan yang ada kepada pemandu-pemandu teksi setelah mereka berhadapan dengan masalah-masalah yang berbangkit, yang dibangkitkan selama ini seperti yang disebut oleh rakan-rakan sebentar tadi.

Jadi, sebab itu kerajaan seharusnya memberikan satu jaminan rangka kerja jangka panjang untuk memastikan supaya kelangsungan industri teksi secara tradisional ini termasuk kereta sewa di negeri-negeri yang tertentu ini supaya mereka ini mampu untuk meneruskan kehidupan mereka dengan memandu teksi walaupun terpaksa berhadapan dengan persaingan dengan kewujudan perkhidmatan pengangkutan awam daripada sistem aplikasi baru ini iaitu melalui Uber dan juga Grab.

Jadi sebab itu bagi saya bahawa saya tidak nampak setakat ini sama ada dalam rang undang-undang ini ataupun dalam rangka kerja yang dibuat oleh SPAD (Suruhanjaya Perkhidmatan Pengangkutan Awam Darat) ini untuk memastikan supaya kelangsungan perkhidmatan pengangkutan awam, teksi ini dapat diberikan jaminan kepada pemandu-pemandu teksi ini. Jadi sebab itu bagi saya bahawa inilah keresahan-keresahan yang timbul kerana mereka sedang berhadapan dengan persaingan lambakan teksi yang sedia ada kemudian terpaksa pula berhadapan dengan lambakan daripada Grab dan juga Uber. Jadi sebab itu bagi saya, saya minta supaya kerajaan memberikan jaminan ini dan apa rangka kerja yang telah pun dibuat oleh pihak kerajaan.

Keduanya Tuan Yang di-Pertua, kalau sebelum ini kita lihat bahawa syarikat-syarikat teksi ini bermaharajalela. Syarikat-syarikat ini menjadi tuan besar kepada pemandu-pemandu teksi yang terpaksa bergantung hidup dengan menyewa kereta dan juga menyewa permit. Jadi ini keadaan yang seharusnya dikaji semula supaya memastikan antara nak memastikan supaya kelangsungan mereka itu terus dapat meneruskan kehidupan mereka ini, pertamanya macam disebut oleh rakan-rakan saya tadi ialah memberikan mereka hak permit individu kepada mereka.

Ini seharusnya bagi saya bahawa sudah sampai masa dia permit syarikat teksi ini semuanya dihapuskan dan ditarik balik dan syarikat ini saya fikir sudah pun membuat keuntungan yang besar selama ini dan memberikan permit individu itu supaya mereka juga mampu untuk bersaing dengan Uber dan juga dengan GrabCar. Kalau mereka nak sertai dalam GrabCar, mereka ada permit teksi. Jadi dua sektor yang mereka boleh sertai iaitu secara teksi tradisional dan dalam masa yang sama, mereka menyertai atau mendaftar dalam GrabCar ataupun Uber.

Ketiganya, saya juga bersetuju dengan rakan-rakan tadi bahawa apa yang harus dilihat di sini ialah untuk memastikan supaya mengehadkan jumlah teksi. Satu, jumlah teksi. Yang dah ada ini pun dah banyak, kemudian kalau kita buka seluasnya kepada Uber dan juga GrabCar ini menyebabkan lambakan pengangkutan awam teksi ini begitu besar dan begitu banyak, maka akhirnya menyebabkan sudah tentu pasti ada yang akan mati khususnya mereka-mereka yang terlibat dalam sektor teksi secara tradisional.

Jadi sudah tentu ini tidak baik apatah lagi bila lambakan ini berlaku, macam disebut oleh rakan-rakan tadi, orang-orang yang mengambil keputusan untuk berhenti kerja untuk bawa teksi tiba-tiba sampai satu masa dan ketika, kerana lambakan yang begitu besar, kerana tidak ada kawalan untuk mengehadkan berapa Grab, berapa Uber dan berapa teksi yang sedia ada ini maka akhirnya menyebabkan siapa pun tidak dapat membina keuntungan, membawa keuntungan dan yang mendapat keuntungan yang

sudah pasti ialah syarikat-syarikat itu sendiri sama ada syarikat teksi secara tradisional mahupun kepada syarikat seperti mana Uber dan juga Grab.

Jadi sebab itu bagi saya bahawa perlu ada kepada *limitkan* jumlah ini supaya tidak berlaku lambakan sebab bagi saya bahawa kalau di Lembah Klang ini dengan teksi yang ada ini pun sudah ada lambakan sebab kerajaan memberikan permit yang begitu besar kepada syarikat-syarikat kemudian dalam masa yang sama berikan pula lagi kepada individu. Jadi sudah tentu lambakan. Yang penting kepada saya ialah kalau diberikan semua itu kepada individu, itu adalah lebih baik kerana ini akan mengurangkan beban kos mereka seperti terpaksa bayar duit sewa permit sahaja pun sudah begitu tinggi dan ini diambil keuntungan sedangkan syarikat hanya perlu bayar kepada SPAD hanya berapa sahaja dalam tempoh satu tahun untuk satu permit. Jadi dia ambil daripada pemandu-pemandu teksi ini antara RM10 ke RM15 dan juga sampai ada yang RM20, ada yang RM25 untuk satu hari sewa permit mereka. Jadi sudah tentu ini suatu yang tidak memberikan keuntungan yang baik kepada pemandu-pemandu teksi.

Jadi sebab itu bagi saya bahawa kawalan yang saya sebutkan tadi harus dilihat. Kemudian, apa jaminan pihak kerajaan nanti bahawa tidak akan berlaku satu monopoli daripada syarikat-syarikat tertentu dalam *e-hailing* ini sebab sudah tentu bila berlaku persaingan seperti mana yang berlaku di negara China umpamanya, antara syarikat Didi Chuxing dengan Uber dan menyebabkan Uber terpaksa keluar daripada China kerana tidak mampu untuk bersaing dengan syarikat tempatan daripada China. Maka sudah tentu ini memungkinkan syarikat tempatan itu akan memberikan tekanan kepada pemandu-pemandu yang menyertai *e-hailing* ini yang menyebabkan akhirnya mereka terpaksa menanggung beban dan termasuk juga daripada sudut penentuan kawalan harga yang tidak terkawal ini menyebabkan syarikat itu boleh buat sesuka hati dia menentukan harga dan menyebabkan pengguna-pengguna tidak akan mendapat manfaat. Saya difahamkan bahawa syarikat daripada China ini Didi Chuxing ini sudah ada bercita-cita dan permohonan untuk membuat pelaburan dalam GrabCar.

Jadi sudah tentu kalau syarikat ini datang ke Malaysia, dia sebagai satu syarikat gergasi dari negara China ini, maka sudah tentu dia akan *conquer* dan sudah tentu mereka akan monopoli melalui GrabCar. Bila berlaku monopoli melalui GrabCar yang dikuasai oleh syarikat daripada negara China ini, maka sudah tentu syarikat-syarikat lain dan banyak pihak yang akan mengalami kerugian termasuk kepada syarikat-syarikat teksi itu sendiri.

■1650

Jadi sebab itu bagi saya bahawa harus ada jaminan daripada pihak kerajaan untuk memastikan supaya tidak berlaku keadaan yang seperti ini dan sentiasa wujudnya persaingan yang akhirnya memberikan keuntungan kepada pengguna, tetapi dalam masa yang sama perlindungan kepada pemandu-pemandu sama ada pemandu teksi mahupun pemandu-pemandu dalam *e-hailing system* ini iaitu GrabCar dan apa-apa syarikat, Uber dan sebagainya.

Jadi ini harus dilihat oleh pihak kerajaan untuk memastikan supaya industri pengangkutan awam kita ini dapat betul-betul memberikan manfaat kepada pertama sekali ialah kepada pengguna. Keduanya ialah kepada pemandu dan juga kepada syarikat-syarikat yang memberikan perkhidmatan. Akan tetapi kalau hanya undang-undang yang akhirnya memberikan keuntungan kepada syarikat yang menyediakan perkhidmatan, orang lain terpaksa berhadapan dengan penindasan yang dilakukan oleh syarikat seperti mana yang berlaku kepada syarikat teksi dengan pemandu teksi sekarang, maka sudah tentu ini tidak baik dan tidak memberikan manfaat besar kepada masyarakat Malaysia.

Sebagai pengguna kita hendakkan perkhidmatan yang terbaik. Saya lihat dengan wujudnya GrabCar, Uber dan sebagainya kita dapat melihat bagaimana ramai orang begitu rasa gembira kerana mereka dapat ruang untuk menambahkan pendapatan. Tambahan hidup di Kuala Lumpur ini, hidup di bandar-bandar besar ini, malah di bandar-bandar kecil pun berhadapan dengan beban sara hidup yang sangat tinggi.

Tuan Yang di-Pertua, saya pernah naik GrabCar dari hotel saya ke Parlimen. Saya terkejut bila saya panggil melalui telefon saya, tiba-tiba naik nama pemandu GrabCar itu. Saya terkejut. Saya fikir, "*Betulkah orang ini yang hendak ambil aku? Betulkah orang ini hendak ambil aku?*" Dia pun datang. Saya pun perhatikan dia dengan keretanya. Dia kata, "*Dato, naiklah. Betullah saya.*" Dia adalah bekas Pesuruhjaya SUHAKAM. Saya tidak mahu sebut nama dia. Dia kawan baik saya. Bekas Pesuruhjaya SUHAKAM. Saya kata, "*Macam mana you boleh bawa ini?*" Dia kata, "*Apa lagi hendak hidup di Kuala Lumpur,*" dia kata. Hendak hidup di Kuala Lumpur.

Ini memberikan gambaran bahawa dari sudut kehidupan yang begitu menyedapkan di bandar Kuala Lumpur ini. Itu belum lagi kepada mereka yang buat *part-time*, yang bekerja dengan sektor awam mahupun sektor swasta. Akan tetapi ini orang yang ada kedudukan sebelum ini. Orang yang ada nama, ada kedudukan yang diangkat oleh pihak kerajaan tetapi berhadapan dengan beban sara hidup. Akan tetapi kita hendakkan supaya satu perlindungan kepada mereka ini supaya mereka tidak ditindas oleh syarikat-syarikat yang mengendalikan pengendalian pengangkutan awam seperti GrabCar dan juga Uber.

Jadi oleh sebab itu bagi saya, saya harap sungguh-sungguh kepada pihak kerajaan untuk melihat pertama sekali ialah kelangsungan perkhidmatan pengangkutan awam teksi secara tradisional ini. Jaminan untuk mereka dapat terus mencari makan dengan pertama sekali melihat kepada kebajikan-kebajikan mereka. Salah satu daripada kebajikan mereka ialah mengurangkan kos yang terpaksa mereka tanggung. Sewa permit, sewa kereta dan sebagainya yang begitu tinggi yang ditelan oleh syarikat dengan memberikan permit individu kepada mereka dan mengadakan taklimat supaya mereka ini juga boleh sertai *e-hailing* dalam GrabCar ataupun dalam Uber dengan dua-dua sektor ini mereka boleh terlibat dan mereka akan dapat menambahkan pendapatan.

Akan tetapi perlindungan mereka iaitu apa-apa badan pun kita sebut tribunal dan sebagainya perlu diberikan jaminan melalui undang-undang, bukan melalui kuasa menteri dan sebagainya tetapi melalui perundangan iaitu buat ada satu undang-undang tribunal yang mesti dipatuhi oleh semua pihak khususnya oleh pihak syarikat untuk mengelak daripada pihak syarikat ini menindas pemandu dan akhirnya yang rugi juga ialah pengguna secara keseluruhannya.

Jadi saya minta sekali lagi pihak kerajaan dapat mengambil perhatian apa yang telah pun saya sebut. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

4.54 ptg.

Dato' Hajah Normala binti Abdul Samad [Pasar Gudang]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua kerana memberi saya ruang untuk turut serta dalam perbahasan pindaan Akta Pengangkutan Awam Darat ini. Pertamanya saya ingin merakamkan tahniah kepada pihak kementerian di atas usaha yang dijalankan ini tapi dalam masa yang sama kita sedia maklum betapa kita mengambil berat soal-soal keperluan rakyat sehinggakan kita meminda undang-undang ini juga dalam satu usaha kita untuk memastikan keadilan dapat kita penuhi bagi membantu mereka-mereka ini terutama sekali pemandu-pemandu teksi kita.

Tuan Yang di-Pertua, kita semua maklum bahawa rata-rata dengan bakal kita pinda akta ini, kesan yang akan terkena adalah kepada pemandu-pemandu teksi kita. Sememangnya sekarang ini kita sedia maklum masalah mereka bukannya baru wujud dua, tiga bulan, setahun atau dua tahun tapi sudah lama mereka ini menghadapi masalah. Begitu juga bantuan demi bantuan yang cuba kerajaan berikan kepada mereka agar dapat melegakan pendapatan mereka untuk menampung seisi keluarga.

Jadi dalam usaha ini bila kita hendak menangani masalah terutamanya kos sara hidup seperti yang dikatakan tadi, kita pun sedia maklum bahawa ini usaha untuk membantu orang lain untuk menambah pendapatan mereka. Dalam masa yang sama usaha ini memberi persaingan yang sangat kuat kepada mereka yang sudah lama menjalankan kerja-kerja ini. Jadi apakah dengan pengenalan yang kita cuba buat, dengan pindaan yang kita buat benar-benar dapat kita selesaikan masalah yang sebenar?

Pada pandangan saya, setelah saya pun banyak membuat perjumpaan-perjumpaan dengan kumpulan-kumpulan teksi ini, rata-rata mereka memang sangatlah marah. Tapi kita fahamlah. Persoalannya ialah mereka ini mempunyai permit-permit yang disewa. Jadi bila mereka mempunyai permit-permit yang disewa, mereka ada yang memang tak lepas hendak bayar duit permit dan duit kos harian mereka sendiri. Akhirnya untuk hari itu mereka mungkin tidak ada gaji. Jadi kita sebenarnya, sepatutnya pada saya kita melihat perkara ini dengan melihat kepada syarikat-syarikat yang diberi permit ini. Adakah jumlah yang mereka kenakan kepada pemandu-pemandu teksi ini berpatutan? RM40-RM50 satu hari. Tak cerita benda-benda lain. Tak cerita teksi rosak. Ini yang kita perlu lihat pada saya.

Bila pengenalan Uber dan sistem *e-hailing* ini, kita tidak juga mengetepikan tentang usaha yang dilaksanakan dan dengan mengatakan *solution*-nya ialah pergi kepada teknologi. Saya memang setuju sangatlah dengan teknologi ini tapi kita kena pastikan bahawa bila kita mengaplikasikan sesuatu ia tidak akan mendatangkan kesan

negatif balik pada kita semula. Niat yang baik akhirnya jadi tidak baik. Saya selalu hendak tekankan perkara ini kerana kita tidak melihat sedalam-dalamnya.

Jadi saya minta pihak Kementerian mengkaji perkara ini dengan sebaik-baiknya. Soal monopoli ini kita tahu, kalau dahulu pun cerita monopoli tentang permit-permit yang diberikan kepada syarikat-syarikat tertentu, kita tidak mahu dengan *e-hailing* ini perkara ini akan berlaku lagi. Bila berlaku lagi nanti, masalah timbul lagi. Jadi usaha yang dilakukan itu akan terbenam, yang nampak adalah usaha yang datang, yang timbul dan akhirnya kerajaan juga disalahkan dengan perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, pada saya, masalah pemandu-pemandu teksi ini, kita kalau dapat selesaikan dengan sebaik mungkin, kita dapat mengatasi masalah kehidupan keluarga. Mereka ini ada yang bekerja, kebanyakan pemandu teksi bekerja sepenuh masa jika hendak dibandingkan dengan Uber atau GrabCar, mereka ini *part-time*. 75 peratus, separuh masa dengan izin, 25 peratus lebih kurang yang membuat secara sepenuh masa.

Jadi kalau kita lihat pemandu teksi ini mereka lah yang sebenar-benarnya perlu dicarikan mekanisme bagaimana kita boleh membantu mereka. Kalau dahulu kerajaan mendatangkan pelbagai skim hingga tukar tayar pun kita tolong mereka tapi ia tidak menyelesaikan masalah itu secara total.

■1700

Jadi yang perlu kita lihat, apakah yang kita boleh laksanakan untuk membantu pemandu-pemandu teksi ini.

Tuan Yang di-Pertua, kita sedia maklum bahawa dalam negara kita ini di mana-mana pun, mungkin pelancong tidak – Pelancong pun sekarang pandai hendak cari servis yang murah ya kerana mereka ini macam kita rakyat tempatan. Mereka datang sekali-sekala pun hendak cari yang murah, apatah lagi kita yang menggunakan perkhidmatan sama ada teksi ataupun sekarang ini ramai yang menggunakan Uber dan GrabCar kerana harganya yang murah, mencari sesuatu servis yang baik seperti yang ditekankan.

Jadi, mungkin kita tidak boleh mengatakan mereka ini tidak boleh berubah. Kita tidak boleh kata begitu. Kita kena bimbing mereka agar mereka mesti ikut standard yang kita tetapkan. Kalau boleh, pemandu-pemandu teksi ini tidak lagilah kita berikan, kita bantu mereka yang benar-benar memandu teksi sendiri dengan memberi permit individu kepada mereka. Jadi, kita dapat atasi satu masalah. Kereta itu akhirnya menjadi milik mereka. Akan tetapi kalau kita terus-menerus dengan permit yang ada melalui syarikat-syarikat ini, kita tidak menyelesaikan masalah ini. Saya tidaklah menentang sistem ini tetapi pada saya, kita perlu kaji beberapa perkara supaya kita tidak akhirnya disalahkan semula. Niat kita yang baik tadi macam saya katakan daripada awal, menjadi tidak baik.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga tidak hendak bila terbuka, semua boleh daftar. Dia akan menjadi satu lambakan. Rakan-rakan Ahli Parlimen kedua-dua belah pihak pun sangat *concern* dengan izin, perkara ini. Bila sudah ada lambakan, dia tentunya akan mengganggu pendapatan juga balik kerana sudah terlampau banyak. Kita tidak boleh cakap dalam industri teksi ini kalau *you want to compete, you go cheap*. Kita tidak boleh kata begitu dengan izin, kalau hendak bersaing pergi murah, kenakan murah atau sebagainya. Bila sudah ada sistem, ada perkara yang mereka kena ikut. Jadi kalau sudah terlampau banyak macam kedai bukan, sana membangun, sana *shopping complex*, sini rumah kedai, akhirnya yang baru akan naik, yang lama akan tertinggal begitu sahaja.

Jadi kita tidak hendak fenomena ini berlaku dengan lambakan. Kalau dahulu sahaja teksi pun sudah banyak, sekarang saya kalau naik kapal terbang daripada Johor ke Kuala Lumpur ini, ke KLIA, teksi saya tengok kesian, tidak banyak. Sepanjang-panjang jalan itu adalah mereka menunggu sama ada pemandu-pemandu Uber ataupun GrabCar ini. Jadi, di situlah kita nampak bahawa pendapatan mereka pastinya terjejas. Bila pendapatan mereka terjejas, kehidupan keluarga mereka juga terjejas. Kita mohon supaya perkara ini diperincikan dengan sebaik mungkin. Kita juga melaksanakan kajian-kajian mengikut keperluan berapakah teksi ataupun Uber yang kita perlukan di dalam sesebuah kawasan itu.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin hendak menyentuh tentang permasalahan pemandu-pemandu teksi dan Uber ini. Dia ada dua, satu dahulu kita selalu cakap mereka ini tidak berdisiplin, tidak berpakaian kemas dan sebagainya tetapi kalau kita lihat, ini cerita pemandu teksi dahulu. Akan tetapi sekarang kalau kita tengok Uber ini, bukan semua pun berpakaian kemas. Mereka ini pun tidak terlatih sebagai pemandu teksi sebenar. Mungkin pemandu teksi dahulu ada juga kursus-kursus etika yang mereka pergi. Akan tetapi kalau Uber ini, macam ada kawan kita beritahu tadi, bekas macam-

macam pun boleh menjadi pemandu Uber. Ada di antara mereka membawa kereta ini sebagai mengisi masa lapang, bukan kerana keadaan kehidupan yang begitu menekan. Ada orang *doing it*, melaksanakannya kerana mereka mengisi masa lapang dan dalam masa yang sama mencari duit lebih.

Jadi, seriusnya itu tidak sama macam pemandu teksi yang sememangnya bergantung harap kehidupan, membina keluarga dia dengan hasil pendapatan. Jadi, kita harapkan sistem *e-hailing* ini dapat dikaji dengan sebaik-baiknya supaya ia akhirnya tidak memberi kesan yang negatif kepada rakyat kita, sebagai pengguna yang sentiasa ingin memastikan perkhidmatan yang terbaik, perkhidmatan yang selamat, perkhidmatan yang murah, bersih dan selesa. Kita juga mengambil kesempatan ini, kalau kita kerajaan telah berbelanja beratus bilion ringgit untuk mengadakan satu sistem canggih yang terbaru di Sungai Buloh ini, penghubung kita, kita hendak juga pemandu-pemandu teksi kita ini di *educate*-kan, dikenalkan dengan mekanisme-mekanisme yang baru agar mereka juga dapat bersaing dengan rakan-rakan yang lain dengan cara yang lebih berdisiplin dan lebih baik.

Ini kerana, saya ulang balik, kehidupan mereka, pendapatan mereka adalah membina keluarga yang sememangnya bergantung pada kehidupan seorang suami atau ayah kepada pemandu teksi dibandingkan dengan GrabCar atau Uber yang rata-ratanya hanyalah menjalankan perkhidmatan itu. Sebanyak 75 peratus seperti saya katakan tadi, bukanlah sepenuh masa. Itu sahaja dan saya menyokong pindaan ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Kuala Langat.

5.06 ptg.

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua yang budiman...

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Apa jawatan selain daripada Ahli Parlimen?

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Penasihat Pemandu Teksi Semenanjung Malaysia.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Okey.

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Itu jelas. Berdiri lama baru hendak dapat.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengambil ruang untuk mengucapkan terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan saya menyertai perbahasan tentang rang undang-undang Akta Pengangkutan Awam Darat 2010. Baru-baru ini pada tanggal 3 Julai 2017, pemandu teksi seluruh negara telah mengadakan satu kongres di Dewan Sivik Petaling Jaya bertarikh 03.07.2017 dan mengambil beberapa ketetapan cadangan yang telah pun diusulkan oleh mereka.

Dasarnya, pemandu teksi tidak menjadi masalah untuk mewujudkan pindaan terhadap *e-hailing* ini. Namun yang jelas sebelum saya pergi kepada usul itu, saya ingin berbicara sedikit tentang rakan-rakan Ahli Parlimen yang lain yang membicarakan soal permasalahan pemandu teksi. Satu adalah kerisauan pemandu teksi, apa akan berlaku kepada masa hadapan mereka. Mereka ini menjadi kerisauan kerana ini berlaku puluhan tahun dahulu dan ia jelas apabila pemandu-pemandu teksi ini menyerahkan teksi hampir 20,000 teksi kepada syarikat kerana ketidakmampuan mereka untuk meneruskan pemanduan teksi ini disebabkan oleh tekanan-tekanan yang dikenakan terutamanya syarikat-syarikat konsortium.

Jadi ini menzahirkan bahawa kalau hampir 20,000 itu telah dipulangkan, bermaksud bahawa kegagalan sistem yang ada ini perlu dipertimbangkan atau dikaji semula sama ada sistem ini boleh memanfaatkan tidak kepada Uber dan GrabCar ini akan kita zahirkan sebentar lagi ataupun esok. Apa yang jelas adalah masa hadapan mereka yang memberikan sejarah sebelum ini.

Kalau benarlah sistem ini bermanfaat kepada pemandu teksi, bermasalah banyak sangat, kenapa tidak diperbetulkan? Mengapa dibiarkan berterusan sehingga menyebabkan persaingan berlaku dalam *double standard* yang tidak ada hala tuju, seperti mana pemandu teksi dikenakan oleh SPAD terhadap pemandu teksi. Bagaimana pula Uber dengan GrabCar yang waktu ini tidak ada undang-undang yang mewarnai ataupun menggarispandakan mereka ini. Ini memberikan perkara-perkara yang menjadi

kekhawatiran apabila ia dikuatkuasakan sebagai satu rang undang-undang termasuk mereka dalam kumpulan *e-hailing* ini.

Maka yang demikian Tuan Yang di-Pertua, pemandu-pemandu teksi ini pada waktu ini, derita sengsara mereka sudah terserlah. Ada yang tidur dalam kereta, ada yang hidup tidak jumpa keluarga kerana untuk menampung daripada apa yang mereka tanggung dan dibebankan dengan sistem yang ada pada hari ini.

■1710

Banyak rakan wakil Parlimen yang lain yang menzahirkan untuk mereka ini terus diberikan permit, tidak diberikan kepada syarikat. Oleh kerana ini beban tambahan. Apa yang hendak dilakukan oleh kerajaan hanya memberikan pinjaman untuk deposit. Akan tetapi untuk harian, untuk menampung bebanan kos, untuk pemandu teksi ini, begitu terkesan di atas hasil yang berlaku pada waktu ini. Keputusan yang dilihat bahawa pemandu teksi ini memang mudah menjadi derita. Kita tahu bahawa kekusaran itu telah pun terbukti apabila hampir 20,000 teksi itu diserahkan balik kepada syarikat kerana tidak ada kemampuan, disebabkan oleh permit itu yang telah diberikan kepada syarikat-syarikat yang terbabit.

Maka yang demikian, saya melihat bahawa jika ini dapat diatasi, *insya-Allah* dari segi disiplin dan sebagainya, ada usul atau resolusi yang telah dipersetujui oleh seluruh pemandu teksi dalam negara ini. Seterusnya ialah apabila kita alami sebagai contoh Tuan Yang di-Pertua, bila tamat tempoh permit itu dengan syarikat, bila hendak pakai balik permit itu, sewaan harian. Saya dimaklumkan dikenakan RM28 tanpa ada sebab-hendak pinjam, hendak pergi ambil permit, hendak pajak permit harian itu. Jadi maknanya, ini sudah keterlaluan zalimnya dan mereka ini terpaksa bertungkus-lumus, berpulas tenaga untuk mereka dapatkan bayaran untuk memastikan bayaran permit itu dilaksanakan.

Ini sebenarnya sistem yang tidak betul dan tidak baik kepada pemandu teksi yang disarutkan dengan persaingan. Tambah pula Uber dan Grab ini yang menjadi persaingan baru mereka. Kalau benar bahawa kita tidak kenampakan kebaikan penambahan ini, saya kira sebagai contoh tambang Uber dan Grab itu pun tidak dikawal oleh SPAD. Jadi, siapa yang mengawal mereka? Jadi, ini yang saya lihat bahawa bebanan-bebanan baru dan jangan lupa Grab dan Uber ini juga akan mengalami nasib yang sama dengan pemandu teksi sebelum dan ketika Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 itu dilaksanakan. Apabila kita mengamalkan, syarikat konsortium ini menjadi pengantara antara kedua-dua pihak antara pihak pemandu teksi dan juga SPAD.

Jadi, saya melihat bahawa *e-hailing* ini hanya menjadi pengantara syarikat Uber dan Grab. Permit tidak boleh diberikan kepada syarikat *Uber* dan *Grab*. Apa salahnya kalau pemandu Grab dan Uber itu diserapkan dalam teksi- penambahbaikan sistem yang ada, berikan mereka ruang keselesaan terus kepada Kementerian Pengangkutan, dia tidak pada SPAD untuk mereka dikendalikan atau diselaraskan. Ini memberi kesan penambahbaikan. Mengapa ada parti ketiga untuk menjadi penyuluh, menjadi penyelarasan kepada pemandu teksi ini? Saya melihat kalau sistem yang ada sebelum ini dibaiki. Permit diserahkan kepada pemandu. Saya rasa masalah persoalan timbul- bebanan atau penambahan tekanan kepada pemandu teksi ini dapat kita selesaikan.

Maka yang demikian, pada tanggal 3 Julai yang lalu apabila saya dilantik menjadi penasihat pada pemandu teksi yang mengusulkan kesatuan yang membolehkan mereka ini- 80,000 pemandu teksi di seluruh negara ini dapat manfaat kesatuan untuk mereka didisiplinkan, untuk mereka diberikan penambahbaikan dalam segi apa sekali bentuk, termasuk teknologi yang moden ini. Berikan mereka ruang dan mereka diberikan tunjuk ajar dan juga peruntukan yang kelangsungan daripada apa kemahuan dan keperluan pemandu teksi yang berada dalam suasana kemodenan hari ini. Di kesempatan demikian, kementerian yang berkenaan jangan dihalang penubuhan kesatuan. Ini yang akan dibuat merangkumi seluruh 80,000 pemandu teksi ini untuk mereka menjadi penaung dan memastikan suara mereka, suara keramat didengar oleh kerajaan, sekurang-kurangnya nasib mereka dapat dibela.

Kedua, dalam usul ini ditubuhkan koperasi. Permasalahan untuk mentadbir dalam pembentukan untuk memastikan mereka ini dapat diberikan penjagaan ataupun diawasi. Maka, koperasi adalah satu perkara atau pertubuhan kelangsungannya dapat membantu. Jadi, tidak perlulah kita ada SPAD untuk dirujuk atau dibuatkan tindakan disiplin terhadap mereka dalam pembentukan kesatuan- ada koperasi kewangan pun dapat di mandatori di kalangan mereka. Ini memberikan satu rujukan untuk mereka dikendalikan dalam ahli mereka sendiri.

Ruang ini saya kira ruang terbaik yang boleh dimanfaatkan oleh kementerian dan kerajaan untuk pemandu teksi kita ini mendapat tahap disiplin yang tinggi dan akan menjadi duta. Mereka pun duta, duta kecil kita yang akan mencorakkan pintu masuk utama yang diberikan peluang untuk mereka ini. Inilah dia budaya dan juga tradisinya dan juga kemuliaannya orang-orang Malaysia ini.

Ketiga Tuan Yang di-Pertua, diberikan permit terus kepada pemandu teksi yang katakanlah 10 tahun, 12 tahun mereka dengan syarikat dan mereka ini jangan diabaikan. Kesengsaraan sudah berlalu begitu lama, syarikat mengambil untung begitu banyak dan pemandu ini wajib kita berikan sedikit ruang, tumpuan untuk mereka mendapat kesejahteraan hidup. Dalam keseluruhan rumusan saya, derita pemandu teksi terserlah. Apakah jaminan kerajaan pada mereka di masa depan? Ada undang-undang dan masalah pemandu teksi telah pun diluahkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat lain.

Pengalaman teksi yang terbukti gagal dilaksanakan dengan dasar kerangka yang begitu menyekat keuntungan hasil pendapatan mereka dan saya kira ia dalam proses kegagalan. Ini perlu ditambah baik atau dikaji semula *e-hailing* ini untuk memastikan bahawa pemandu teksi ataupun Uber dan Grab yang akan menerima nasib yang sama pada pemandu teksi sebelum ini. Satu lagi saya hendak pesan, jangan dihina pemandu teksi sangat.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Yang Berhormat Batu bangun.

Tuan Chua Tian Chang @ Tian Chua [Batu]: [Bangun]

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Kesilapan, kesalahan itu boleh kita disiplinkan— ya, Yang Berhormat Batu, silakan.

Tuan Chua Tian Chang @ Tian Chua [Batu]: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Langat sebagai seorang *unionist* yang telah mempertahankan hak pekerja. Pemandu teksi boleh dibenarkan dalam undang-undang untuk membentuk persatuan pemandu teksi sebagai badan untuk mempertahankan kebajikan dan hak pemandu teksi. Apa pandangan Yang Berhormat Kuala Langat dengan Uber dengan Grab ini? Adakah perlu ada ruang supaya pemandu-pemandu ini juga ada kesatuan untuk membela hak mereka dan sama ada kerajaan harus memberi peruntukan supaya hak ini diiktiraf oleh pemandu?

Tuan Idris bin Haji Ahmad [Bukit Gantang]: Yang Berhormat Kuala Langat.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Saya hendak tambah sikit lagi, boleh tidak?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Hendak bagi Yang Berhormat Batu Gajah?

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Saya hendak tambahkan satu lagi cadangan. Selain daripada cadangan kesatuan ini, adakah Yang Berhormat Kuala Langat fikir bahawa ia adalah wajar untuk menubuhkan seperti apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Parit Buntar tadi? Satu tribunal yang di mana semua pertikaian di antara pemandu teksi dan syarikat berlesen, juga pemandu *e-hailing* dengan syarikat mereka seperti Uber dan Grab boleh ditubuhkan di bawah akta ini seperti yang telah dibuat dalam Akta Perlindungan Pengguna, *Consumer Protection Act*? Di mana penubuhan tribunal ini dimasukkan sebagai salah satu seksyen yang baru untuk akta ini. Apa pandangan Yang Berhormat Kuala Langat ?

Tuan Idris bin Haji Ahmad [Bukit Gantang]: Yang Berhormat Kuala Langat, minta sedikit, terima kasih. Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Saya hendak minta pandangan daripada Yang Berhormat Kuala Langat. Sebenarnya, hari ini kita bincang perkara yang kita lihat sudah menjadi satu perkara yang parah. Terutamanya, kepada pengendali-pengendali teksi yang ada di dalam negara kita pada hari ini. Kalau dulu, apabila kita memperjuangkan soal supaya permit teksi diberikan kepada individu, maka dijawab oleh pihak kerajaan, kalau beri kepada individu, tidak terjaga teksi, teksi ini tidak di-*manage* dengan baik.

Akan tetapi apa yang berlaku, walaupun teksi itu diberikan kepada *company* yang besar, maka tetap juga kita lihat dari segi teksinya tidaklah seperti mana yang kita lihat. Ertinya ialah dengan sebab itulah kita tengok dasar yang berjalan selama ini tidak betul yang menyebabkan menjadi satu penindasan kepada pihak pemandu teksi.

Keduanya, saya mendapat maklumat daripada seorang pemandu Uber, dulu dia Grab. Dia baru sahaja berpindah kepada Uber. Dia kata sekarang ini Grab sudah mengenakan beberapa syarat sehingga dia terpaksa berpindah untuk membawa pula syarikat Uber.

■1720

Maknanya, penekanan daripada pihak Grab untuk pemandu ini membawa beberapa jam dalam masa seminggu atau beberapa jam yang lain. Ini saya yakin perkara yang sama akan berlaku juga kepada pemandu Grab atau Uber kalau kita tidak bincang dengan baik sebagaimana dialami oleh pemandu-pemandu teksi. Bersetuju atau tidak pandangan saya Yang Berhormat Kuala Langat?

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Terima kasih. Tuan Yang di-Pertua, ada tiga poin. Satu— saya hendak jawab kerana ini mempunyai kerunsingan dan juga kekeliruan. Satu, dalam menubuhkan kesatuan. Dalam menubuhkan kesatuan ini, yang jelas, Dewan ini telah pun bersetuju di bawah Kementerian Sumber Manusia mengenakan SOCSO terhadap pemandu-pemandu teksi yang bekerja di atas persendirian. Ini memberikan laluan mudah untuk kementerian memberikan pengiktirafan kepada pertubuhan kesatuan ini atas sifat yang dihakkan dalam memberikan pemotongan SOCSO itu sebagai garis panduan wajib yang dikenakan kepada teksi-teksi yang terlibat secara langsung.

Ini membolehkan mereka menubuhkan kesatuan dan ini tidak menjadi halangan. Maka yang demikian, untuk menubuhkan kesatuan, saya memohon kepada Kementerian Sumber Manusia supaya tidak ada halangan untuk mereka menubuhkan kesatuan atas sifatnya itu yang telah pun diberikan ruang atas pemotongan SOCSO.

Kedua, tribunal untuk diwujudkan. Saya bersetuju dengan Yang Berhormat Serdang. Ini adalah perkara yang boleh mendisiplinkan dan memberikan penyelarasan dan juga garis panduan terhadap seluruh pemandu teksi dan juga *e-hailing* ini untuk memastikan bahawa tribunal ini dapat menyelaras atau memberi kehakiman yang tepat, padat dan adil kepada semua pemandu teksi, Grab dan juga Uber. Ini saya sokong seratus peratus tanpa halangan.

Ketiganya, tanggungjawab teksi dan syarikat kerana kerosakan. Itulah sebabnya saya katakan tadi bahawa akhirnya nanti pemandu teksi itu menanggung beban kesan yang terpaksa ditanggung oleh pemandu di atas sikapnya itu berpaut kepada syarikat. Ini tidak adil kepada pemandu teksi, dan yang akan juga berlaku kepada Uber dan Grab. Maka yang demikian, saya bersetuju kalau kita tidak memberikan tumpuan fokus kepada perkara ini, ia akan menjadi senario yang sama di atas sikapnya itu yang mengundang banyak perkara.

Hari ini Yang Berhormat Bukit Gantang bicara soal maklumat diterima tentang banyak syarat dikenakan. Sebab, akhirnya kita kena sedar bahawa SPAD ini tidak bertanggungjawab soal tambang. Ia terus kepada syarikat-syarikat yang mengendalikan Grab dan juga Uber.

Akhir sekali, saya hendak bagi tahu dalam Dewan ini, jangan terlampau dihina sangat atas beberapa perkara yang berlaku pada pemandu teksi. Kalau ada masalah disiplin dan sebagainya, kita ada tempat untuk buat aduan. Janganlah letakkan gelanggang ini untuk menyerang terlalu, saya rasa berterusan kepada pemandu teksi. Ini tidak adil. Ini kerana mengikut laporan, jenayah berlaku di semua peringkat dan kita akui. Kalau kelemahan itu ada, tribunal kita cadang diwujudkan untuk memastikan bahawa kelangsungan perkara yang berlaku ini tidak akan berterusan.

Maka, Tuan Yang di-Pertua, terima kasih memberi ruang kepada saya untuk membahaskan soal pindaan Akta...

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Nanti Yang Berhormat Kuala Langat.

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: ...Pengangkutan Awam Darat 2010.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, ya, sudah habis Yang Berhormat.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Yang Berhormat Kuala Langat, jangan *landing* dulu, jangan *landing* dulu. Saya hendak minta pandangan.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Sudah habis Yang Berhormat.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Boleh?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Bagi peluang dengan seorang di belakang Yang Berhormat.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Sudah habislah.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Sudah habis, sudah habis. Dia kalau sudah terlajak habis, dia tidak boleh mundur, Yang Berhormat.

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Ya, ya betul. Terlajak perahu boleh diundur, terlajak kata tidak boleh ditawarkan balik.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, ya.

Dato' Abdullah Sani bin Abdul Hamid [Kuala Langat]: Maka demikian, Yang Berhormat Serdang, tanpa *reserve* untuk Menteri menjawab. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua yang budiman.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya.

Tuan Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: [*Bangun*]

Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar]: [*Bangun*]

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Saya bagi Yang Berhormat Sungai Besar lebih kurang 10 minit, Yang Berhormat.

Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar]: Boleh.

Tuan Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Esok sambung ya?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Sudah, sudah habis ya.

Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar]: Tidak apa, kita *share* lima minit, lima minit.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Esok Menteri menjawab selepas Q&A, Yang Berhormat.

5.24 ptg.

Tuan Budiman bin Mohd Zohdi [Sungai Besar]: Terima kasih saya ucapkan kepada Tuan Yang di-Pertua memberi ruang kepada Sungai Besar turut serta dalam perbincangan ini. Saya melihat roh secara keseluruhannya membincangkan kepada tiga perkara penting. Pertama, kita melihat bagaimana industri teksi ini untuk terus kekal dalam negara. Itu yang pertama. Kedua, kita melihat bagaimana teknologi *e-hailing* ini ataupun elektronik panggilan ini boleh menjalankan perkhidmatannya secara sah. Itu yang kedua. Ketiga, saya melihat bagaimana pengguna mempunyai pilihan yang lebih luas dan keselamatan yang lebih terjamin.

Akhir-akhir ini, kita tidak boleh menolak daripada segi teknologi. Kita melihat kalau lima enam tahun ke belakang dahulu, Nokia dan BlackBerry itu menjadi pilihan kita. Hari ini Apple dan juga Samsung pula yang menjadi pilihan kita. Siapakah yang menentukan pilihan-pilihan ini? Yang menentukan pilihan-pilihan ini adalah para pengguna. Saya melihat masalah pokoknya di sini ialah tidak ada undang-undang yang boleh untuk mengawal selia *e-hailing* dan menjadikan ia satu perniagaan yang sah.

Data yang saya dapati, saya melihat— kalau Yang Berhormat Kuala Langat tadi menyebut sekitar 80,000, saya melihat data terkini ada lebih kurang 70,000 pemandu teksi dan 36,000 itu datangnya di Lembah Klang. Kalau kita lihat data daripada segi pemandu e-panggilan atau *e-hailing* ini, ada sekitar 130,000 yang mana yang 130,000 ini boleh jadi mereka bertugas secara sepenuh masa ataupun bertugas secara separuh masa. Apakah situasi ini memungkinkan kepada mereka yang memandu teksi untuk terus relevan? Adakah situasi ini ada kaitan untuk akhirnya pemandu *e-hailing* ini untuk berkhidmat secara yang diperuntukkan oleh undang-undang?

Ini kerana kajian rambang saya dengan pemandu teksi, mereka menganggap mereka yang memandu *e-hailing* ini lebih kurang di dalam kawasan kampung ini sebagai prebet sapu iaitu tidak ada lesen, dia boleh ambil pelanggan di mana mereka boleh dapat, mereka boleh tentukan dan ini yang menjadi persoalan yang utama. Apakah sebenarnya yang pengguna mahukan? Pilihan yang pengguna mahukan— bagaimana kamera gulung itu akhirnya lupus di pasaran? Ini kerana pengguna mahukan suatu perkara itu murah, mudah dan menjimatkan masa. Adakah relevan kita kata hendak menunggu di hentian teksi dan menunggu teksi atau kita boleh menunggu di rumah sambil menonton TV akhirnya pemandu datang menjemput kita? Inilah pilihan-pilihan yang saya fikir menentukan relevannya soal *e-hailing* ini boleh berlaku ataupun tidak berlaku.

Saya hendak merujuk kepada ini. Sudah tentu terlalu banyak tadi disebut oleh rakan-rakan sama ada di sebelah sana atau di sebelah sini, soal *pro* dan juga *cons*

daripada segi perkhidmatan *e-hailing* dan juga perkhidmatan yang dikemukakan oleh pemandu teksi. Saya melihat mana-mana pihak yang cuba untuk menjuarai satu-satu pihak, saya fikir mereka mengambil kira hanya pendekatan populis semata-mata. Kerana apa? Kalau saya sebutkan di peringkat awal tadi, bukan hanya pemandu teksi yang harus dijaga kebajikannya, pemandu *e-hailing* juga harus dijaga kebajikannya. Bukan hanya pemandu *e-hailing* yang harus dijaga kebajikannya, pengguna secara keseluruhan mesti juga dijamin keselamatannya.

Jadi saya fikir sebab itu saya di peringkat awal tadi saya sanggup untuk menunggu walaupun di saat-saat akhir kecederaan ini, walaupun tinggal lagi dua minit, kerana apa? Di dalam perkembangan teknologi ini, tidak mahu tidak, kita akan ketinggalan. Sebab itu tiga pihak sama ada pengguna, sama ada pemandu teksi, sama ada pemandu *e-hailing* ini mesti sama-sama dijaga kebajikan.

Kita tidak boleh lupa bagaimana Program Transformasi Industri Teksi (TITP) ini dijalankan. Ya, saya rujuk juga ada sebelas perkara penting yang harus dirumuskan. Akan tetapi, perkembangan *e-hailing* ini ada seolah-olah menghimpit pemandu teksi dan platform ini sebenarnya— saya hendak menyanggah apa yang disebut oleh Yang Berhormat Kuala Langat tadi. Tidak ada suatu pun di dalam Dewan yang mulia ini mahu meletakkan kesalahan secara keseluruhannya terhadap pemandu teksi. Kerana apa?

Ini kerana jenayah itu berlaku apabila ada peluang. Kerana apa? Ini kerana jenayah itu berlaku apabila ada suasana-suasana yang tertentu. Betul, ada pemandu teksi yang kita lihat ada insiden jenayah tetapi kita tidak boleh lupa juga ada juga di kalangan pemandu *e-hailing* yang juga melakukan jenayah. Sedangkan, mereka terlupa dalam keadaan zaman ini, apabila disebut soal ekonomi digital, apabila disebut soal *e-hailing*, bagaimana tempahan, pemantauan ini boleh dibuat secara *internet* dan ini memungkinkan kelakuan jenayah itu amat mudah sekali untuk dipantau.

Dalam tempoh yang terakhir ini, saya memikirkan suatu perkara ialah soal tribunal. Malam tadi saya sempat berjumpa dengan pemandu *e-hailing* yang mana dia ditamatkan perkhidmatannya hanya kerana aduan yang beliau tidak dapat untuk pertahankan dan yang kedua, hanya kerana kesalahan lampau. Di manakah pemandu-pemandu *e-hailing* ini mahu mempertahankan haknya? Sebab itu dicadangkan ada satu tribunal yang mana tribunal ini memungkinkan pihak penganjur *e-hailing* ini dan juga kebajikan para pemandu ini mereka boleh satukan dan kebajikan mereka boleh untuk dipertahankan.

Tuan Yang di-Pertua, saya tidak berhasrat untuk bercakap panjang. Akhirnya saya menunjukkan suatu perkara yang pada saya sangat penting ialah soal relevan daripada segi data. Katakanlah seorang apa yang disebut tadi sebagai pegawai kerajaan ataupun petugas bank, akhirnya dia berhenti daripada bertugas, kemudian dia menjadi pemandu kepada *e-hailing* ini. Apa statusnya? Sebab, malam tadi saya bertemu ada pemandu *e-hailing* ada pendapatan sebanyak RM4,000 hingga RM6,000. Malam tadi. Ini tidak termasuk kereta-kereta yang berstatus mewah. Saya nyatakan kepada beliau, “*Abang kerja apa?*”. Dia nyatakan dia bekas pekerja atau petugas bank. Daripada statistik, negara orang yang ada pendapatan RM6,000 hingga RM8,000 ini saya hendak kategorikan mereka sebagai penganggur ataupun kita hendak kategorikan mereka yang ada kerjaya?

Sebab itu, Tuan Yang di-Pertua, banyak perkara-perkara penting yang harus kita fokus, yang harus kita lihat dalam perkara ini. Akan tetapi pada saya, saya menyokong penuh apa yang disebut kerana ada tiga roh perkara penting iaitu soal memastikan industri teksi terus relevan, pemandu *e-hailing* kebajikannya terpelihara dan juga pengguna punya pemilihan yang lebih luas dan keselamatan yang lebih terjamin.

Itu sahaja. Sungai Besar mohon menyokong usul ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Terima kasih Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi hari Khamis, 27 Julai 2017.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.32 petang]