

**DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGKAL KELIMA
MESYUARAT KETIGA**

Bil. 33

Isnin

23 Oktober 2017

K A N D U N G A N

USUL:

Menarik Balik Rang Undang-undang Di Bawah P.M. 62 (Halaman 1)

PEMASYHURAN DARIPADA TUAN YANG DI-PERTUA:

- Memperkenankan Akta-akta (Halaman 2)
- Perutusan Daripada Dewan Negara (Halaman 2)

**UCAPAN TAKZIAH ATAS KEMANGKATAN KE BAWAH DULI
YANG MAHA MULIA ALMU'TASIMU BILLAHI MUHIBBUDDIN
TUANKU ABDUL HALIM MU'ADZAM SHAH IBNI ALMARHUM
SULTAN BADLISHAH**

(Halaman 4)

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

(Halaman 5)

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT

(Halaman 34)

RANG UNDANG-UNDANG:

Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia
(Pindaan) 2017 (Halaman 35)

**MALAYSIA
DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KETIGA BELAS
PENGKAL KELIMA
MESYUARAT KETIGA
Isnin, 23 Oktober 2017**

Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi

DOA

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

USUL

**MENARIK BALIK RANG UNDANG-UNDANG
DI BAWAH PERATURAN MESYUARAT 62**

Timbalan Menteri Kewangan [Dato' Othman bin Aziz]:

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Alhamdulillah. [Berselawat ke atas Nabi] Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan,

“Bahawa menurut Peraturan Mesyuarat 62, saya mohon untuk menarik balik DR 29/2017, Rang Undang-undang Setem (Pindaan) 2017 seperti yang tertera di nombor 3 dalam Aturan Urusan Mesyuarat pada hari ini”.

Terima kasih.

Timbalan Yang Di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Usul di bawah Peraturan Mesyuarat 62. Saya jemput Yang Berhormat Menteri Sumber Manusia.

Menteri Sumber Manusia [Dato' Sri Richard Riot anak Jaem]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Selamat pagi, selamat sejahtera, Salam 1Malaysia, Salam Sehati Sejiwa, Salam Negaraku Malaysia. Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan,

“Bahawa menurut Peraturan Mesyuarat 62, saya mohon untuk menarik balik DR 27/2017, Rang Undang-undang Sistem Insurans Pekerjaan 2017 seperti yang tertera di nombor 4 dalam Aturan Urusan Mesyuarat pada hari ini”.

Timbalan Yang Di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Baiklah.

PEMASYHURAN DARIPADA TUAN YANG DI-PERTUA
MEMPERKENANKAN AKTA-AKTA

Timbalan Yang Di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya suka hendak memberitahu Majlis ini iaitu Ke Bawah Duli Yang Maha Mulia Seri Paduka Baginda Yang di-Pertuan Agong dengan limpah kurnia Baginda telah memperkenankan akta-akta yang telah diluluskan oleh Parlimen dalam Mesyuarat Penggal yang lalu seperti berikut:

1. Akta Keganasan Rumah Tangga (Pindaan) 2017;
2. Akta Akses Kepada Sumber Biologi dan Perkongsian Faedah 2017;
3. Akta Kawalan Harga dan Antipencatutan (Pindaan) 2017;
4. Akta Perihal Dagangan (Pindaan) 2017;
5. Akta Bantuan Guaman (Pindaan) 2017;
6. Akta Lembaga Kemajuan Wilayah Kedah (Pindaan) 2017;
7. Akta Lembaga Kemajuan Johor Tenggara (Pindaan) 2017;
8. Akta Lembaga Kemajuan Terengganu Tengah (Pindaan) 2017;
9. Akta Lembaga Kemajuan Kelantan Selatan (Pindaan) 2017;
10. Akta Membaharui Undang-undang (Perkahwinan dan Perceraian) (Pindaan) 2017;
11. Akta Penilai, Pentaksir dan Ejen Harta Tanah (Pindaan) 2017;
12. Akta Suruhanjaya Sekuriti Malaysia (Pindaan) 2017;
13. Akta Pencegahan Jenayah (Pindaan) 2017; dan
14. Akta Tabung Angkatan Tentera (Pindaan) 2017.

PERUTUSAN DARIPADA DEWAN NEGARA

Timbalan Yang Di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, saya telah menerima satu perutusan daripada Yang di-Pertua Dewan Negara yang menyatakan persetujuan Dewan itu kepada Rang Undang-undang yang telah diluluskan oleh Dewan Rakyat dalam sidang Parlimen Penggal yang lalu.

Saya menjemput Setiausaha membacakan perutusan itu sekarang.

[Setiausaha membacakan Perutusan]

Perutusan Daripada Dewan Negara kepada Dewan Rakyat

Tuan Yang di-Pertua Dewan Rakyat,

Dewan Negara telah meluluskan rang undang-undang yang berikut tanpa pindaan:

1. Rang Undang-undang Keganasan Rumah Tangga (Pindaan) 2017;
2. Rang Undang-undang Agensi Pekerjaan Swasta (Pindaan) 2017;
3. Rang Undang-undang Pengangkutan Awam Darat (Pindaan) 2017;
4. Rang Undang-undang Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (Pindaan) 2017;
5. Rang Undang-undang Akses kepada Sumber Biologi dan Perkongsian Faedah 2017;
6. Rang Undang-undang Kawalan Harga dan Antipencatutan (Pindaan) 2017;
7. Rang Undang-undang Perihal Dagangan (Pindaan) 2017;
8. Rang Undang-undang Bantuan Guaman (Pindaan) 2017;
9. Rang Undang-undang Perkapalan Saudagar (Pindaan) 2017;
10. Rang Undang-undang Lembaga Kemajuan Wilayah Kedah (Pindaan) 2017;
11. Rang Undang-undang Lembaga Kemajuan Johor Tenggara (Pindaan) 2017;
12. Rang Undang-undang Lembaga Kemajuan Terengganu Tengah (Pindaan) 2017;
13. Rang Undang-undang Lembaga Kemajuan Kelantan Selatan (Pindaan) 2017;
14. Rang Undang-undang Membaharui Undang-undang (Perkahwinan dan Perceraian) (Pindaan) 2017;
15. Rang Undang-undang Penilai, Pentaksir dan Ejen Harta Tanah (Pindaan) 2017;
16. Rang Undang-undang Suruhanjaya Sekuriti Malaysia (Pindaan) 2017;
17. Rang Undang-undang Pencegahan Jenayah (Pindaan) 2017;
18. Rang Undang-undang Agensi Kawalan Sempadan Malaysia 2017; dan
19. Rang Undang-undang Tabung Angkatan Tentera (Pindaan) 2017.

Yang Ikhlas,

t.t

YANG DI-PERTUA DEWAN NEGARA”

■1010

**UCAPAN TAKZIAH ATAS KEMANGKATAN KEBAWAH DULI YANG
MAHA MULIA ALMU'TASIMU BILLAHI MUHIBBUDDIN TUANKU
ABDUL HALIMMU'ADZAM SHAH IBNI ALMARHUM SULTAN
BADLISHAH**

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, Dewan ini merakamkan perasaan yang amat dukacita dan sedih atas kemangkatan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Almu'tasimu Billahi Muhibbuddin Tuanku Alhaj Abdul Halim Mu'adzam Shah Ibni Almarhum Sultan Badlishah, Sultan Negeri Kedah pada Isnin, 11 September 2017 bersamaan 20 Zulhijah, 1438 Hijrah.

Bagi pihak Majlis Dewan Rakyat mengucapkan takziah Kebawah Duli Yang Maha Mulia Sultanah Kedah Darul Aman, Tuanku Hajah Aminah serta seluruh kerabat Diraja Kedah. Almarhum Baginda telah mencipta sejarah dalam sistem pemerintahan beraja di negara ini kerana menjadi sultan pertama yang menaiki takhta Yang di-Pertuan Agong sebanyak dua kali iaitu pertama kali dilantik sebagai Yang di-Pertuan Agong Kelima untuk tempoh 21 September 1970 hingga 20 September 1975.

Almarhum Baginda kemudian dilantik kali yang kedua sebagai Yang di-Pertuan Agong Keempat Belas untuk tempoh 13 Disember 2011 hingga 12 Disember 2016. Upacara ini hendaklah disimpan dalam Arkib Parlimen dan satu salinannya dihantar kepada Kebawah Duli Yang Maha Mulia Sultanah Kedah Darul Aman. Semoga roh Almarhum Baginda dicucuri rahmat dan ditempatkan di kalangan orang-orang yang soleh.

Oleh yang demikian, saya menjemput Ahli-ahli Yang Berhormat sekalian bangun. Kepada yang beragama Islam, diminta menghadihkan Al-Fatihah kepada roh Almarhum Baginda dan kepada yang bukan beragama Islam, diminta untuk bertafakur selama satu minit.

[Ahli-ahli bangun bertafakur]

JAWAPAN-JAWAPAN LISAN BAGI PERTANYAAN-PERTANYAAN

1. **Tan Sri Datuk Seri Panglima Haji Annuar bin Haji Musa [Ketereh]** minta Menteri Dalam Negeri menyatakan usaha sama yang dirangka dalam mempertingkatkan usaha memerangi jenayah rentas sempadan, jenayah terancang dan jenayah siber selaras dengan tumpuan untuk mewujudkan dunia yang lebih selamat menerusi kerjasama polis sedunia pada abad ke-21.

Menteri Dalam Negeri [Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi]: Tuan Yang di-Pertua, *assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera. Selamat bertemu semula dalam sidang kita di akhir penggal ini dalam Dewan yang mulia ini.

Tuan Yang di-Pertua, kerajaan telah memperkenalkan pelbagai inisiatif dengan beberapa inisiatif baru untuk mencegah dan mengekang kejadian jenayah dalam negara ini di bawah *National Key Results Areas* atau NKRA dan memainkan peranan aktif dalam memerangi jenayah di peringkat antarabangsa bagi mewujudkan negara dan dunia yang lebih selamat pada abad ke-21 ini. Jalinan kerjasama khususnya dengan pihak Interpol adalah bertujuan untuk memerangi ancaman keganasan jenayah siber, jenayah terancang dan gerakan keganasan ekstremis serta radikal seperti yang digariskan mengikut Resolusi 2178 Majlis Keselamatan Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu. Antara usaha sama dan tindakan yang telah diambil oleh kerajaan melalui Polis Diraja Malaysia (PDRM) dengan Interpol adalah seperti yang berikut.

Pertama, perkongsian maklumat risikan di mana sejak tahun 2012, PDRM telah mempunyai akses untuk memperoleh maklumat daripada Interpol berkaitan dengan beberapa perkara. Antaranya kehilangan atau kecurian dokumen perjalanan dikenali sebagai SLDD, penyeludupan senjata api, biometrik, kecurian kenderaan, kecurian hasil seni, *red notice* atau notis merah dan notis-notis lain dan juga sekatan PBB.

Di samping itu juga, kita menjalin enam kerjasama khususnya dalam bidang kawal selia oleh Interpol. Antaranya *foreign terrorist fighters* dan *Pacific Project*, *Sunbird Project*, *Chase Project*, *Watchmaker Project*, *Maharlika Project* dan *Simec Project*. Di samping itu juga, PDRM meningkatkan kepakaran dengan mengadakan kerjasama terutamanya di dalam bidang kepakaran dan kecekapan, dengan izin, *capacity building* dalam siasatan forensik, siasatan jenayah siber dan eksploitasi media sosial atau *social media exploitation* di kalangan negara-negara ahli di samping menyertai beberapa kursus.

Begitu juga daripada segi kawalan sempadan dan pemantauan di pintu-pintu masuk. Kita telah menjalin kerjasama dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa, Kerjasama Ekonomi Asia-Pasifik serta *advance passengers information* dan juga *advance passengers screening system*. Begitu juga daripada segi penghantaran pulang banduan atas kesalahan jenayah rentas sempadan di mana *ASEAN National Police* atau ASEANAPOL telah menjalin kerjasama dengan erat bersama-sama dengan negara ASEAN khususnya Malaysia termasuk bertukar dan berkongsi maklumat risikan dengan kerjasama pihak Polisi Perairan dan Udara Republik Indonesia atau dikenali sebagai POLAIRUD di bawah payung *Malaysia-Indonesia General Border Committee*.

Begitu juga mesyuarat dua hala antara PDRM dengan *Royal Thai Police* melalui *Review of Joint Malaysia-Thailand Working Committee on Criminal Activities* yang diadakan secara berkala setiap tahun. Di samping itu, beberapa kerjasama telah terjalin di samping yang mutakhir adalah jalinan kerjasama dengan Republik Rakyat China bagi menterjemahkan kerjasama *mutual legal assistance* dengan izin, di mana kedua-dua negara telah dapat menghantar pulang warganegara yang dikehendaki atas kesalahan jenayah rentas sempadan.

Dengan adanya langkah-langkah yang telah saya sebutkan tadi, Tuan Yang di-Pertua, saya memohon supaya kerjasama yang sedia terjalin dapat diperkasakan dan *insya-Allah* negara kita akan menjadi salah sebuah negara di ASEAN yang selamat.

Tan Sri Datuk Seri Panglima Haji Annuar bin Haji Musa [Ketereh]:

Terima kasih Yang Amat Berhormat. Seperti mana yang kita tahu, mutakhir ini antara masalah-masalah yang semakin meningkat ialah berlakunya masalah jenayah rentasan sempadan yang berpunca daripada penyebaran ideologi yang membawa kepada unsur-unsur keganasan. Begitu juga yang berpunca daripada perubahan geopolitik termasuk yang melibatkan penajaan *regime change* yang dilakukan oleh pihak-pihak yang tertentu.

Namun begitu, masalah yang paling lumrah yang kita dengar ialah masih lagi masalah penyeludupan migran dan pemerdagangan orang. Jadi dalam aspek-aspek yang berkenaan, apakah tindakan-tindakan yang telah diambil ini yang memerlukan kerjasama dengan kerajaan-kerajaan ataupun dengan pihak antarabangsa, apakah Yang Amat Berhormat berpuas hati bahawasanya kita mendapat kerjasama yang mencukupi dan juga mempunyai kerangka undang-

undang yang mencukupi bagi menghalang berlakunya perkara-perkara seperti yang saya maksudkan tadi. Terima kasih.

■1020

Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi: Tuan Yang di-Pertua, tentunya KDN seterusnya PDRM dan Kerajaan Malaysia dan pasti sekali rakyat Malaysia belum cukup berpuas hati dengan pencapaian yang telah kita tangkapi dari hasil penguatkuasaan yang kita lakukan dalam aspek-aspek yang disebut oleh Yang Berhormat Kerehah tadi. Saya mengambil contoh tentang penangkapan dan tindakan ke atas elemen Daesh di Malaysia, di mana sehingga 6 Oktober ini terdapat seramai 346 orang elemen yang telah ditangkap. Di mana ia melibatkan 95 orang rakyat Malaysia dan kita dapati bahawa yang masih berjihad di Iraq dan Syria seramai 53 orang dan 34 orang daripada 95 orang itu telah menemui maut di sana. Walau bagaimanapun dengan kerjasama yang dibuat, bukan hanya dengan Interpol tetapi dengan beberapa agensi perisikan antarabangsa, kita yakin beberapa kes penangkapan yang dilakukan baru-baru ini telah menyebabkan unsur-unsur keganasan ini telah dapat dibendung. Saya mengucapkan tahniah dan syabas kepada pihak PDRM, khususnya bahagian anti keganasan.

Di samping itu, untuk menangani permasalahan pemerdagangan orang, kita telah melakukan beberapa tindakan, terutamanya dalam usaha penandatanganan dan pelaksanaan terhadap resolusi yang ditentukan melalui *United Nations Convention on Transnational Organized Crime*. Di mana kita telah melakukan beberapa langkah, termasuk melaksanakan tindakan terhadap *Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons, Especially Woman and Children* dan pencapaiannya cukup berjaya. Saya ingin menyebutkan bahawa dari segi pendakwaan cara perbandingan pada tahun 2014 umpamanya, cuma seorang sahaja yang telah didakwa, meningkat kepada tujuh orang pada tahun 2015, meningkat lagi pada 100 orang pada tahun lalu. Tahun ini sahaja sehingga 10 Oktober, ia meningkat kepada 116 orang. Ini memperlihatkan keprihatinan kita terhadap pemerdagangan orang yang dianggap sebagai jenayah rentas sempadan.

Di Dewan yang mulia ini, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada beberapa buah NGO yang telah membantu pihak kerajaan untuk melakukan perlindungan dan, dengan izin, melaksanakan *pre-movement of trafficking women* khususnya. Saya ingin menyebutkan di Dewan yang mulia ini bahawa ucapan

terima kasih kepada Tenaganita dan juga *Work Shepperd* yang telah membantu langkah-langkah yang dijalankan ini. Terima kasih.

Dato' Seri Mohamed Azmin bin Ali [Gombak]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya percaya kerjasama yang dijalin di antara pihak Polis Diraja Malaysia dengan Interpol bukan sahaja menumpukan persoalan gerakan militan ataupun gerakan-gerakan ideologi yang boleh mencetuskan ketegangan agama di rantau ini. Akan tetapi juga kerjasama yang diwujudkan melibatkan aktiviti ataupun jenayah perdagangan dan juga kewangan di mana pihak Polis Diraja Malaysia boleh mendapatkan bantuan Interpol untuk menahan seseorang dan menyiasat bagi sesuatu kes yang telah banyak dinyatakan.

Saya telah membangkitkan perkara ini beberapa bulan yang lalu, di mana pihak Polis Diraja Malaysia perlu mendapatkan khidmat Interpol untuk *locate* ataupun mengenal pasti kedudukan Jho Low yang telah disebut dalam banyak laporan di peringkat antarabangsa, di mana beliau terlibat secara langsung dalam jenayah kewangan dan perdagangan. Persoalan saya ialah di manakah kedudukan PDRM dalam perkara ini? Apakah PDRM akan mendapat bantuan Interpol untuk mengenal pasti kedudukan Jho Low dan mendapat kerjasama daripada pihak Interpol untuk menahan dan membawa balik Jho Low bagi tujuan penyiasatan di atas skandal kewangan yang terbesar dalam negara pada hari ini? Jadi, saya pohon pandangan daripada Yang Amat Berhormat.

Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi: Walaupun soalan itu tidak kena-mengena dengan soalan asal tetapi saya ingin menyebutkan bahawa kerjasama dengan Interpol bukan hanya terjalin erat, malah presiden baru Interpol adalah merupakan Naib Menteri MPS, *Vice Minister of Public Security of China*. Mengenai kes itu, kita memang telah mengemukakan permintaan kepada Interpol untuk mencari di manakah orang yang telah dimaksudkan oleh Yang Berhormat Gombak. Kita amat yakin bahawa pihak Interpol bertindak secara profesional dan PDRM masih belum memperoleh sebarang maklumat terperinci daripada pihak Interpol. Namun, kita yakin apa yang telah dilakukan oleh beberapa pihak di peringkat antarabangsa, terutamanya agensi perisikan telah dimuktamadkan. Kita yakin kes itu telah tidak lagi relevan kecuali dibangkitkan oleh ahli-ahli politik yang tidak pernah berpuas hati mengenainya.

Tuan Khalid bin Abd. Samad [Shah Alam]: Maknanya, Menteri puas hatilah. *[Ketawa]*

Datuk Seri Panglima Haji Abdul Ghapur bin Salleh [Kalabakan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Kita semua sedia maklum bahawa di Pantai Timur Sabah daripada Kalabakan sampai ke Kudat di bawah ESSCOM ini jarak jauhnya ialah 150,000 kilometer. Jadi, kita banyak nampak penjenayah-penjenayah yang datang daripada luar, terutama sekali di Sabah, daripada Pulau Sebatik ke Tawau, mereka ini menyeberang pergi Tawau dan membuat jenayah dan kemudian kembali pada malam itu juga. Jadi, banyak juga penyeludupan-penyeludupan seperti syabu, dadah dan lain-lain, termasuk barang-barang yang bersubsidi di seludup keluar pergi ke Indonesia.

Jadi, saya mahu tahu kenapa pihak berkuasa tidak dapat membanteras keadaan seperti ini kerana kita di Tawau sana dengar sahaja bahawa ada penguatkuasaan tetapi tidak ada tangkapan yang sebenarnya. Jadi, kita minta mungkin Timbalan Perdana Menteri selaku Menteri KDN, menyiasat dan mengapa tindakan-tindakan tidak diambil, termasuk mereka ini senang keluar dan masuk ke negara kita.

Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi: Tuan Yang di-Pertua, Kalabakan terletak di Tawau. Salah satu kumpulan yang tidak rasmi yang bergerak di Tawau ialah kumpulan OTAI – Orang Tawau Asal Indonesia. Saya harap Ahli Parlimen Kalabakan tidak termasuk dalam kumpulan itu. Saya ingin menyatakan bahawa sebagai Menteri Dalam Negeri, saya mengemaskinikan perintah berkurung yang dikuatkuasakan mengikut waktu-waktu tertentu. Sejak perintah berkurung itu dilaksanakan, penangkapan-penangkapan telah dilakukan dan tindakan-tindakan pendakwaan dan perundangan telah berjalan. Sejak daripada itu, kita dapati aktiviti penyeludupan biarpun tidak dapat dihapuskan 100 peratus tetapi telah dapat dikurangkan ke tahap 99 peratus.

Dalam tempoh sebulan yang lalu, kita dapati ada unsur Abu Sayyaf yang telah menyamar sebagai nelayan. Saya harap bukan orang Kalabakan tetapi berada di kawasan Lahad Datu yang telah dapat ditembak mati oleh Ketua Polis Daerah Kunak sendiri untuk memperlihatkan bahawa kita serius dalam menangani permasalahan jenayah rentas sempadan ini.

■1030

Saya harap soal penguatkuasaan perundangan dan juga mewujudkan *awareness*, dengan izin, atau kesedaran harus menjadi tanggungjawab semua pihak termasuk rakyat. Itulah sebabnya RELA dan juga Angkatan Pertahanan Awam digerakkan bersama-sama untuk mewakili rakyat bagi membantu pihak

PDRM dan juga Angkatan Tentera Malaysia dan lain-lain agensi untuk bersama-sama menentukan bahawa sempadan perairan dan sempadan darat kita terjaga sepenuhnya. Terima kasih.

2. Datuk Seri Dr. Wan Azizah binti Wan Ismail [Permatang Pauh] minta Menteri Luar Negeri menyatakan berikutan dengan kenyataan rasmi Kerajaan Malaysia yang tegas mengecam tindakan genosid etnik Rohingya. Apakah Kerajaan akan mengambil inisiatif meyakinkan pemimpin ASEAN untuk mengadakan mesyuarat khas bagi membincangkan isu Rohingya dan adakah kerajaan akan memberhentikan semua pelaburan GLC dan GLiC di Myanmar.

Timbalan Menteri Luar Negeri [Dato' Seri Reezal Merican]: *Bismillahir Rahmanir Rahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* serta salam sejahtera dan selamat pagi.

Tuan Yang di-Pertua, terima kasih saya ucapkan kepada Yang Berhormat Permatang Pauh kerana mengemukakan soalan ini. Saya pohon keizinan untuk saya jawab soalan Yang Berhormat Permatang Pauh bersekali dengan 23 soalan yang dikemukakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat iaitu daripada Yang Berhormat Saratok, Yang Berhormat Tanah Merah, Yang Berhormat Paya Besar, Yang Berhormat Bukit Katil, Yang Berhormat Ipoh Barat, Yang Berhormat Sekijang, Yang Berhormat Nibong Tebal, Yang Berhormat Kota Bharu, Yang Berhormat Kuala Selangor, Yang Berhormat Limbang, Yang Berhormat Tumpat, Yang Berhormat Marang, Yang Berhormat Ketereh, Yang Berhormat Sepanggar, Yang Berhormat Kuala Terengganu, Yang Berhormat Temerloh, Yang Berhormat Sungai Siput, Yang Berhormat Sungai Petani, Yang Berhormat Bukit Bendera, Yang Berhormat Kota Tinggi, Yang Berhormat Bachok, Yang Berhormat Pokok Sena, Yang Berhormat Kuantan dan Yang Berhormat Libaran yang kesemuanya menyentuh isu dan perkara yang sama.

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

Dato' Seri Reezal Merican: Pertamanya, saya ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada Yang Berhormat Permatang Pauh, Yang Berhormat Klang, Yang Berhormat Batu Gajah dan Yang Berhormat Temerloh di atas sokongan yang diberikan melalui kenyataan bertulis kepada kenyataan Yang Berhormat Dato' Sri Anifah bin Haji Aman pada 24 September 2017 yang mengecualikan Malaysia daripada kenyataan Pengerusi ASEAN yang dibuat di New York mengenai situasi di Wilayah Rakhine bertarikh 23 September 2017. Sememangnya sokongan yang diberikan ini membuktikan bahawa kerajaan dan

barisan pembangkang bersatu hati dalam membawa ketegasan suara rakyat Malaysia yang bersimpati terhadap nasib dan penderitaan etnik Rohingya.

Dalam masa yang sama, bagi pihak Wisma Putra, saya juga ingin merakamkan menjunjung kasih Ke Bawah Duli Yang Teramat Mulia Tuanku Syed Faizuddin Putra ibnu Tuanku Syed Sirajuddin Jamalullail, Raja Muda Perlis yang telah mencemar duli berangkat ke Cox's Bazar untuk meninjau sendiri kem-kem pelarian Rohingya serta memberi sumbangan untuk meringankan penderitaan etnik Rohingya baru-baru ini.

Tuan Yang di-Pertua, sebagaimana Dewan yang mulia ini sedia maklum, Malaysia telah berusaha di semua peringkat sama ada di peringkat rantau ataupun antarabangsa untuk mencari jalan penyelesaian kepada isu kemanusiaan yang melanda etnik Rohingya di Wilayah Rakhine. Bermula daripada sejak Oktober 2016 lagi bila mana tercetusnya keganasan, Malaysia bukan hanya mengeluarkan kenyataan untuk mengecam keganasan yang berlaku di wilayah tersebut, namun Malaysia juga telah melaksanakan beberapa usaha-usaha yang lebih substantif.

Antaranya, mendesak ASEAN untuk mengadakan sidang tergempar yang akhirnya menyaksikan sesi permukiman Menteri-menteri Luar Negara ASEAN dianjurkan oleh Kerajaan Myanmar sendiri. Malaysia juga telah membawa usul ini untuk dijadikan salah satu topik perbincangan tertutup di peringkat Majlis Keselamatan PBB pada 17 November. Malaysia juga telah menganjurkan sidang tergempar peringkat Menteri-menteri Luar OIC mengenai situasi minoriti Rohingya pada 19 Januari 2017. Malaysia juga bersama dengan NGO telah menghantar misi kemanusiaan *Food Flotilla for Myanmar* pada 3 Februari 2017 yang menyaksikan penyerahan 2,300 tan bantuan kemanusiaan ke Myanmar dan Bangladesh. Akhir sekali, Malaysia juga telah mengemukakan syor-syor yang telah dimuatkan dalam laporan akhir *Advisory Commission for Rakhine State* di bawah pimpinan Kofi Annan.

Alhamdulillah, pada peringkat mulanya, ia menunjukkan perkembangan positif sehinggakan operasi ketenteraan Myanmar di Rakhine telah dihentikan secara total dan keseluruhan pada 15 Februari 2017. Namun, agak malang apabila tercetus kembali insiden keganasan serta operasi ketenteraan yang sungguh dahsyat di Rakhine yang mengakibatkan lebih dari 1,000 kematian sebaik sahaja laporan akhir Suruhanjaya Penasihat Mengenai Wilayah Rakhine ataupun *Advisory Commission for Rakhine State* di keluar dan diserahkan kepada Presiden Myanmar pada 23 Ogos 2017.

Susulan itu, Kerajaan Malaysia telah mengambil pendirian yang jelas dan konsisten dengan menggunakan apa jua ruang untuk menarik perhatian masyarakat antarabangsa terhadap krisis yang berlaku di Wilayah Rakhine.

Pada 30 Ogos, Yang Berhormat Menteri Luar telah mengeluarkan kenyataan mengecam di samping pada 5 September, Kementerian Luar telah memanggil Duta Besar Myanmar ke Malaysia untuk dinyatakan pendirian terhadap peningkatan kekerasan di Wilayah Rakhine. Yang Berhormat Menteri Luar juga dan delegasi Malaysia ke Perhimpunan Agung PBB ke-72 telah membangkitkan secara spesifik isu kemanusiaan etnik Rohingya di pelbagai mesyuarat dan perbincangan di New York.

Selain daripada itu, ketegasan suara Malaysia juga telah disuarakan oleh Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri mengenai penindasan etnik Rohingya semasa Mesyuarat Menteri-menteri ASEAN Berkenaan Jenayah Rentas Sempadan ataupun AMMTC di Manila pada 21 September.

Walaupun Myanmar merupakan salah satu negara anggota ASEAN, secara jujurnya, Malaysia tidak menaruh harapan yang tinggi lagi bagi ASEAN kerana kegagalan mencapai kata sepakat dalam mengambil langkah-langkah berkesan untuk menangani krisis di Wilayah Rakhine. Ini dizahirkan dengan kenyataan pengecualian oleh Yang Berhormat Menteri Luar pada 24 September 2017 terhadap kenyataan Pengerusi ASEAN mengenai situasi kemanusiaan di Rakhine kerana kenyataan yang dikeluarkan oleh Pengerusi ASEAN tidak memberi gambaran yang *real* ataupun yang berlaku sebenarnya di Wilayah Rakhine.

Mengambil perkiraan perkembangan terkini krisis kemanusiaan di Rakhine yang semakin serius serta ketiadaan kata sepakat di kalangan negara-negara anggota ASEAN, Malaysia berpandangan bahawa telah tiba masanya untuk kita terus membangkitkan isu ini di persada antarabangsa melalui platform seperti PBB dan juga Pertubuhan Kerjasama Islam.

Maka, bagi mendapatkan sokongan dari kalangan masyarakat antarabangsa terutamanya kuasa-kuasa besar yang mempunyai peranan yang cukup penting dalam mempengaruhi keputusan-keputusan di pentas antarabangsa, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah membawa isu ini dalam perbincangan beliau bersama dengan Presiden Amerika Syarikat, Donald Trump dan juga ketika pertemuan bersama dengan Perdana Menteri UK, Theresa

May semasa pertemuan berlangsung di Washington dan juga London masing-masing dalam bulan September yang lalu.

Sejurus daripada pertemuan tersebut bersama dengan Presiden Donald Trump, Presiden Amerika Syarikat telah mengumumkan bahawa Amerika Syarikat akan menyumbang sejumlah USD32 juta untuk membantu pelarian Rohingya.

Malaysia juga menyokong dan mendukung usaha-usaha yang dilakukan oleh Setiausaha Agong PBB, Antonio Guterres dalam mencari jalan penyelesaian terutamanya kenyataan beliau yang mengecam tindakan ketenteraan Myanmar ke atas etnik Rohingya. Malah, pada 13 September 2017, Majlis Keselamatan telah mengeluarkan elemen akhbar yang menzahirkan kebimbangan tersebut. Ini disusuli Mesyuarat Terbuka Majlis Keselamatan PBB pada 28 September yang disokong oleh tujuh anggota termasuk tiga anggota tetap iaitu *United States*, UK dan *France*. Inilah kali pertamanya Majlis Keselamatan PBB bersidang secara terbuka berkaitan isu di Myanmar sejak tahun 2009.

Tuan Yang di-Pertua, lanjutan insiden terkini, krisis kemanusiaan yang menimpa etnik Rohingya di Wilayah Rakhine menjadi semakin meruncing bukan hanya di Myanmar tetapi telah melarat ke Bangladesh khususnya di persekitaran perkhemahan pelarian di Cox's Bazar.

■1040

Berdasarkan anggaran terkini, kira-kira 582,000 pelarian Rohingya telah membanjiri masuk Bangladesh melalui sempadannya dengan Myanmar dalam tempoh dua bulan mengakibatkan jumlah pelarian Rohingya di Bangladesh secara keseluruhan mencecah lebih daripada satu juta. Susulan itu dan melihat kepada tuntutan kemanusiaan yang amat mendesak, Malaysia telah mengambil keputusan untuk memusatkan tumpuan untuk menghantar bantuan kemanusiaan bagi membantu dan meringankan penderitaan etnik Rohingya. Bantuan-bantuan ini telah pun dihantar pada 9 September melalui angkatan tentera dan dengan kerjasama iM4U ke Chittagong, kemudiannya pada 7 Oktober dan yang terakhirnya ialah semalam di KLIA.

Selain daripada itu, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah mengarahkan Kementerian Kesihatan Malaysia untuk menerajui inisiatif bagi menubuhkan sebuah hospital medan atau dengan izin, *field hospital* di kawasan berhampiran kem-kem pelarian Cox's Bazar dan hospital ini akan beroperasi selama tiga bulan. Kerajaan Bangladesh telah pun mengeluarkan persetujuan terhadap cadangan tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, selain daripada itu, yang terbaru adalah lawatan Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri ke Bangladesh yang mana beliau telah melawat ke Kem Kutupalong, kira-kira 35 kilometer dari Cox's Bazar. Lawatan ini begitu penting kerana ia telah memberi ruang untuk kerajaan melihat kedudukan dan keadaan sebenar yang berlaku di Cox's Bazar yang membabitkan pelarian hampir sejuta ini. Semasa lawatan tersebut, bantuan kewangan sebanyak RM103,000 telah diserahkan kepada Mercy dan RM309,000 diserahkan kepada MAPIM. Berikutan daripada lawatan tersebut, kerajaan sedang mengkaji langkah-langkah untuk membantu menangani isu pelarian Rohingya di Bangladesh termasuk untuk mengemukakan cadangan penubuhan kawasan selamat ataupun *safety zone* di bawah perlindungan dan pemerhatian PBB dan juga penempatan atase kemanusiaan di Suruhanjaya Tinggi Dhaka bagi menyelaraskan komunikasi dan urusan logistik serta melawat kem-kem pelarian.

Tuan Yang di-Pertua, Kerajaan Malaysia amat memahami bahawa sentimen rakyat Malaysia secara amnya amat marah akan tindakan kekejaman dan penindasan oleh pihak Myanmar terhadap etnik Rohingya. Dalam hal ini, Malaysia akan terus mengutarakan dan membangkitkan isu-isu penindasan etnik Rohingya ke perhatian masyarakat antarabangsa secara berterusan bagi memberi tekanan secara berterusan kepada Kerajaan Myanmar dalam mencari jalan penyelesaian yang mapan dan tuntas bagi menangani isu kompleks di Rakhine ini. Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Wan Azizah binti Wan Ismail [Permatang Pauh]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri yang menjawab. Saya mengucapkan *Alhamdulillah*, Malaysia mengusahakan penyelesaian tragedi *ethnic cleansing*, dengan izin ini. Kita masuk dalam negara-negara Turki, Indonesia, Algeria, Kanada dan juga tuan rumah Bangladesh untuk cuba meringankan sedikit masalah ataupun tragedi yang telah berlaku kepada pelarian yang begitu ramai, mencecah sejuta sekarang di Bangladesh. Saya juga ingin mengalu-alukan janji Yang Amat Berhormat Bagan Datuk kerana telah mengatakan hendak membuat *field hospital* di kem-kem pelarian ini, tetapi ingat juga bahawa ada juga hospital-hospital di Malaysia yang belum lagi tercapai, yang dijanjikan di Pasir Gudang, Parit Buntar, Pendang, Rembau, Tanjong Karang, Sri Aman dan Tanjung Lumpur. *[Disampuk]* Saya cakap juga...

Dato' Wira Othman bin Abdul [Pendang]: Pendang tidak payah sebutlah, sudah tender, sudah.

Datuk Seri Dr. Wan Azizah binti Wan Ismail [Permatang Pauh]: Saya hendak tanya sahaja. Hospital untuk negara kita pun kita perlu juga. *Field hospital* pun bagus juga, *Alhamdulillah*.

Akan tetapi satunya, saya juga hendak menuntut agar Malaysia tidak menutup keadilan kepada jenayah kemanusiaan yang telah berlaku kepada pelarian-pelarian ini terutamanya kepada kanak-kanak dan wanita. Akan tetapi saya hendak tanya juga, apakah kerajaan bercadang untuk mewujudkan pingat yang telah dianugerahkan kepada Ketua Turus Angkatan Tentera Myanmar, Jeneral Kanan Min Aun Hlaing yang telah kita berikan. Jeneral ini merupakan Ketua Turus Tentera yang bertanggungjawab atas penghapusan etnik Rohingya. Malaysia sebagai negara yang telah memberikan dia anugerah pingat, apakah kita bercadang untuk mengambil balik atau melucutkan pingat yang dianugerahkan kepada beliau?

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

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Soalan ini. Tidak ada soalankah?

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Sudah banyak soalan sudah. Dua tiga soalan sudah.

Datuk Seri Dr. Wan Azizah binti Wan Ismail [Permatang Pauh]: Apakah Malaysia akan membawa usul kepada Mahkamah Jenayah Antarabangsa kerana apa yang berlaku ini adalah satu tindakan yang dahsyat dengan kita fikirkan ke atas manusia. Jadi kalau boleh, kita hendakkan Malaysia membawa kepada mahkamah antarabangsa dan sejauh mana pelaburan kita sendiri di dalam Myanmar. Antaranya Petronas, MAS, FGV dan syarikat-syarikat swasta seperti DIGI, Nestle, AirAsia, CIMB dan Maybank agar menarik balik pelaburan dan perdagangan dari Myanmar. Itu soalan saya. Terima kasih.

Dato' Seri Reezal Merican: Tiga soalan ya? Pertama, tentang GLC dan GLIC ini. Kerajaan pada umumnya tidak akan terburu-buru dalam hendak mengambil keputusan kerana ia membabitkan perkara-perkara yang merupakan pelaburan syarikat tersebut. Kalau syarikat itu bersifat *private* atau swasta, tentulah ia ditentukan oleh swasta sendiri. Akan tetapi umumnya, kita buat kajian. Kalau kita mengambil suatu tindakan yang bersifat *unilateral*, kadang-kadang ini tidak akan memberi impak yang positif kepada apa yang hendak kita hasilkan atau hendak capai. *The desire results*. Satunya ialah kita hendak pastikan dalam

keadaan apa pun, kita masih ada ruang untuk terus membantu masyarakat Rohingya.

Demikian juga ada permintaan-permintaan seperti mana yang disebut dalam soalan-soalan yang terdahulu iaitu untuk memutuskan hubungan diplomatik. Banyak orang yang menyatakan tersebut tetapi hakikatnya kalau kita memutuskan hubungan diplomatik, bererti ia akan sama sekali menyempitkan ruang dan keupayaan kita untuk menghulurkan bantuan kepada mereka yang ditindas di wilayah Rakhine, di kalangan etnik Rohingya secara langsung mahupun tidak langsung. Bukan itu sahaja, kalau kita tidak ada hubungan diplomatik, kalau kita melalui *a severed diplomatic ties*, tentu sekalilah NGO-NGO yang datang daripada Malaysia seperti MAPIM, seperti *Mercy Malaysia* juga tidak mungkin akan dibenarkan masuk ke kawasan tersebut. Jadi *on the cost benefit*, kita melihat bahawa adakala kita mengambil tindakan tetapi pada waktu yang sama kita hendak pastikan kata *the desired result* yang kita hendak capai itu dapat dihasilkan.

Kedua, berkaitan dengan pingat. Memang benar pingat telah disampaikan dan ini di bawah Kementerian Pertahanan..... [*Berlaku masalah teknikal di dalam Dewan, lampu terpadam*] Tidak apa, boleh nampak muka saya?

Beberapa Ahli: [*Ketawa*]

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

Dato' Seri Reezal Merican: Kalau Yang Berhormat Baling tidak nampak sudah. Saya nampak lagi.

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

Dato' Seri Reezal Merican: Berkaitan dengan pingat ini...

Tuan Mohamed Hanipa bin Maidin [Sepang]: Mungkin sebab tidak ada pingatlah ini.

Dato' Seri Reezal Merican: Tiga cara yang boleh dilucutkan setakat ini melalui apa yang telah dimaklumkan dalam tatacara pengurniaan mana-mana darjah kebesaran. Pertama, sekiranya orang itu yang dicalonkan kurniaan telah disabit dalam satu kesalahan yang melibatkan penipuan, ketidakjujuran dan juga benda yang bersangkutan dengan jenayah. Kedua, sekiranya orang tersebut dilucutkan kewarganegaraannya dan yang ketiga sekiranya pada pendapat Duli Yang Maha Mulia Yang di-Pertuan Agong bahawa pingat tersebut wajar dilucutkan.

■1050

Pada waktu ini tiada cadangan daripada pihak kerajaan terutamanya daripada ATM dalam mengusulkan penarikan balik darjah tersebut. Ketiganya ialah tadi berkaitan dengan Mahkamah Jenayah. Sememangnya pada waktu ini, sebab itulah dalam laporan Kofi Annan kita memberi penekanan yang paling penting ialah untuk mengizinkan *Fact-Finding Mission* (FFM) untuk dibenarkan masuk.

Selagi tidak dapat kebenaran untuk masuk ke wilayah tersebut, selagi itu kita tidak dapat nak *establish the actual atrocities that has taken place*. Dengan cara itu juga, sebab itu kita panggil negara-negara luar yang lain *international community* yang lain untuk meneruskan dan memberi *bigger magnitude of pressure* agar kita dapat *come to the root cause* dan juga menilai sejauh mana yang dikatakan jenayah ataupun *crime against humanity* ini berlaku dan dengan cara itu ia membolehkan kita untuk membawa ke Mahkamah Jenayah. Terima kasih.

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

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Bagan Serai sebenarnya tersentuh dan ingin mengucapkan tahniah dan terima kasih banyak kepada Kerajaan Malaysia dan rakyat Malaysia yang begitu prihatin tentang kesengsaraan etnik Rohingya di wilayah Rakhine dan kerajaan kita amat cepat mengeluarkan kenyataan rasmi, cepat bertindak dan bersungguh-sungguh dan juga usaha yang berterusan. Ini satu perkara yang sangat-sangat baik.

Tuan Yang di-Pertua, terkini Yang Amat Berhormat Timbalan Perdana Menteri telah memaklumkan pembinaan hospital medan bernilai RM3.5 juta yang akan digunakan, yang akan dilakukan secepat mungkin setelah mendapat kelulusan daripada pihak Bangladesh. Saya ingin bertanya, adakah hospital-hospital swasta yang berseparah di negara ini juga turut diminta ataupun memohon untuk membantu usaha-usaha kerajaan, *Ministry of Health* (MOH) dengan izin, untuk tanda prihatin dan kesungguhan mereka tentang kesengsaraan ini?

Saya difahamkan hospital ini akan berlangsung selama tiga bulan yang saya fikir satu masa yang sangat singkat. Adakah kerajaan bersedia untuk memanjangkan lagi tempoh ini kerana rakyat yang sengsara itu begitu ramai dan

masalah kesihatan ini pelbagai dan tiga bulan memang satu masa yang sangat singkat. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Seri Reezal Merican: Terima kasih Yang Berhormat Bagan Serai, sememangnya tanggungjawab ini diserahkan kepada, koordinasi ini diberi kepada Kementerian Kesihatan dan ini adalah arahan khusus yang diberikan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri.

Tentang pembinaan dan juga pembabitan swasta, tentu sekalilah yang akan *coordinate* itu adalah Kementerian Kesihatan. Akan tetapi yang saya nak tekankan di sini bahawa sememangnya kita pernah ada pengalaman untuk buat *field hospital* terutamanya ketika konflik yang berlaku di Afghanistan dan di bawah perantau yang lain. Ini menyebabkan pengalaman yang kita ada pada waktu yang lalu dapat diguna pakai untuk digunakan bagi memberi kemudahan dan juga mencari kaedah bagi membantu kehidupan yang amat-amat menghimpit etnik Rohingya yang sekarang ini berada di Cox's Bazar seramai lebih daripada sejuta.

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

Tuan Shamsul Iskandar @ Yusre bin Mohd. Akin [Bukit Katil]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera. Saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri Luar, terutamanya kita tentulah mengalu-alukan kenyataan tegas Menteri Luar yang menyanggah kenyataan Cayetano di mana kita bersedia untuk *dissociate ourselves* dengan pendirian ASEAN itu satu perkembangan yang positif.

Cuma saya ingin tanya kepada kementerian, apakah ada inisiatif untuk kita memimpin satu sekretariat bagi menyelaraskan pendekatan jangka pendek *especially humanitarian aid* kerana kita tengok kenyataan Menteri Luar *Singapore* misalnya juga bersedia membantu. Menteri Luar Indonesia baru-baru ini bertemu dengan Aung San Suu Kyi. Jadi masing-masing memainkan peranan di peringkat ASEAN ini.

Cuma saya tertarik dengan kenyataan Menteri tadi, jawapan Menteri menyatakan bahawa kita tiada harapan dengan ASEAN, *I think* kita kena ambil juga pendekatan memenangi hati beberapa anggota ASEAN yang bersedia dengan kita dalam isu ini bagi mengemudi ini, saya cadangkan kalau boleh kerajaan mengambil sikap yang proaktif, menjadi sekretariat khas bagi menyelaraskan paling tidak pun *humanitarian aid* kepada krisis Rohingya ini. Terima kasih.

Dato' Seri Reezal Merican: Terima kasih Yang Berhormat Bukit Katil. Memang benda ini telah diutarakan oleh Menteri Luar Indonesia sebab Menteri Luar Indonesia telah berjumpa dengan Aung San Suu Kyi dan beliau telah pun mengutus surat kepada semua Menteri-menteri Luar dalam rantau ASEAN ini untuk dilakukan secara koordinasi dan ini sedang berjalan.

Cuma dari segi soal kita nak mengetuai atau tidak yang penting ialah kita hendak pastikan bantuan sampai ke tempat sasaran agar mereka yang benar-benar memerlukan pembelaan dapat dibantu. Sama ada dilakukan *multilateral* ataupun secara *bilateral*, itu adalah satu perkara mekanisme yang boleh difikirkan sama-sama. Akan tetapi pada waktu ini memang sudah ada koordinasi itu, dipimpin oleh Indonesia.

3. Datuk Juslie bin Haji Ajirol [Libaran] minta Menteri Pendidikan menyatakan jelaskan berdasarkan cadangan kementerian untuk menghantar pelajar yang mempunyai masalah disiplin serius untuk menjalani program pemulihan di penjara atau lokap, apakah perkara-perkara yang diteliti oleh kementerian bagi memastikan pelaksanaan program ini nanti dapat mencapai objektif dan memberi impak yang dihasratkan.

Menteri Pendidikan [Dato' Seri Mahdzir Khalid]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Libaran yang telah mengemukakan soalan yang berkaitan dengan pelajar-pelajar yang bermasalah disiplin yang serius bagi menjalani program pemulihan.

Sukacita saya memaklumkan kepada Dewan yang mulia ini bahawa Kementerian Pendidikan Malaysia sudah mempunyai peraturan-peraturan disiplin pelajar-pelajar di sekolah yang jelas dan telah dilaksanakan sejak dari dahulu lagi. Dalam hal yang berkaitan dengan disiplin pelajar di sekolah, kita mempunyai 5.1 juta pelajar di sekolah kebangsaan dan juga di sekolah menengah dengan jumlah sekolah 10, 175 buah sekolah. Tanggungjawab secara keseluruhannya diserahkan kepada pihak sekolah, Pejabat Pendidikan Daerah dan Jabatan Pendidikan Negeri.

Pelbagai program telah disusun untuk membolehkan masalah disiplin dapat dikurangkan dari semasa ke semasa. Program-program ini termasuklah Program Remaja Berwawasan yang mempunyai kaitan dengan Angkatan Tentera Malaysia, Polis Diraja Malaysia dan juga Jabatan Penjara. Salah satu daripada perkara yang sekarang ini sedang dihalusi oleh Kementerian Pendidikan ialah

kerjasama dengan pihak Jabatan Penjara Malaysia iaitu menghalusi cadangan program pemulihan murid bermasalah disiplin yang serius.

Program ini sedang dalam proses mengumpulkan maklumat, mendapat maklum balas daripada Jabatan Penjara, dari Kesatuan Guru dan juga daripada ibu bapa yang kemudiannya boleh dilaksanakan. Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk memaklumkan kepada Dewan bahawa program ini adalah salah satu dari program pemulihan. Sementara program yang sedia ada yang sudah berlangsung adalah kepada murid-murid yang telah dijatuhi hukuman oleh undang-undang sememangnya sudah ada program di penjara, lapan buah penjara dan empat buah Sekolah Henry Gurney dengan 640 pelajar sedang berada dipanggil sekolah-sekolah di dalam kawasan penjara. Terima kasih.

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

Datuk Juslie bin Haji Ajirol [Libaran]: Terima kasih, Menteri. Jawapan diberikan sedikit sebanyak melegakan ibu bapa. Kita semua tahu bahawa masalah pelajar adalah umum dan merentasi zaman. Namun masalah demikian sebenarnya tidak boleh kita kompromi dan perlu tindakan drastik untuk mengatasinya.

Gejala buli ini misalnya semakin menjadi-jadi sehingga mangsa ada yang maut dan kecacatan fizikal yang begitu serius.

■1100

Itu belum lagi soal disiplin secara rutin. Misalnya pengambilan dadah, ponteng sekolah, peras ugut termasuklah membakar sekolah dan bangunan. Soalan saya, adakah tindakan tegas ini ada elemen-elemen nilai murni bertujuan membolehkan pelajar itu dengan memberikan kesedaran secara serius supaya dapat memperbaiki kesilapan yang lalu seterusnya berubah menjadi insan yang lebih baik. Adakah kelak nanti kementerian mengambil kira dan mengenal pasti kategori pelajar yang layak menjalani program pemulihan ini terutamanya dari segi jenis kesalahan serius termaktub di bawah hukuman ini. Saya ingin memohon kementerian menyatakan statistik terkini bagi pelajar sekolah rendah dan menengah di seluruh negara yang terlibat dalam salah laku disiplin berat ataupun berunsur jenayah ini. Sekian, terima kasih.

Dato' Seri Mahdzir Khalid: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih pada Yang Berhormat Libaran atas soalan tambahan. Hal yang berkaitan dengan disiplin pelajar ini merupakan satu perkara yang serius yang dibincangkan

bukan saja di peringkat Kementerian Pendidikan tetapi dibincangkan secara menyeluruh oleh agensi-agensi dan juga kementerian-kementerian yang terlibat dengan hal yang berkaitan dengan Pembangunan Sumber Manusia dalam negara ini. Saya kira dalam beberapa jawatankuasa yang telah ditubuhkan secara NBOS dengan agensi-agensi pihak berkuasa seperti Polis Diraja Malaysia, Agensi Antidadah Kebangsaan dan lain-lain agensi telah cuba melihat secara serius bagaimana masalah disiplin ini boleh diatasi dari semasa ke semasa bersesuaian dengan keadaan.

Salah satu dari perkara yang menjadi seriusnya antaranya adalah hal yang berkaitan dengan gengsterisme yang berlaku— *Element of gangsterism*. Kedua, penyalahgunaan dadah. Ketiga adalah kes yang melibatkan buli. Keempat adalah ponteng sekolah dan kelima adalah perkara-perkara yang bersangkutan paut dengan hal yang berkaitan dengan jenayah. Jadi, inilah antara masalah-masalah yang berlaku dalam kawasan-kawasan. Pihak kementerian mengenal pasti sebenarnya kawasan-kawasan ataupun *hot spot area*, dengan izin yang mana berlaku sama ada yang melibatkan sekolah-sekolah di luar bandar ataupun sekolah-sekolah di bandar. Ia apabila dibuat kajian secara keseluruhannya ada juga berkaitan dengan bagaimana keadaan pelajar itu berada, di mana pelajar itu berada dan bagaimana keluarga itu menjalani kehidupan pada tiap-tiap hari. Ini membawa kesan dan akibat kepada masalah-masalah yang saya sebutkan tadi.

Walau bagaimanapun, ingin saya menjelaskan di dalam Dewan yang mulia ini, untuk tahun 2017 misalnya, daripada saya sebut tadi 5.1 juta pelajar di sekolah rendah dan sekolah menengah dengan pelajar di sekolah menengah dalam lingkungan 2,400 buah sekolah menengah. Setakat ini untuk 2017, pelajar yang dibuang sekolah 442 pelajar di seluruh negara. Jadi, maknanya kalau mengambil jumlah itu kecil. Walau bagaimanapun Kementerian Pendidikan merasakan bahawa ia sesuatu yang perlu dilakukan bukan saja oleh para guru di sekolah, oleh para pegawai tetapi oleh para masyarakat keseluruhannya untuk melihat keseimbangan yang boleh wujud di sekolah di antara pelajar, sistem pengajaran dan pembelajaran dan masalah yang berkaitan dengan moral dan disiplin.

Jadi, saya ingin menegaskan Yang Berhormat Libaran bahawa apa pun yang kita ambil tindakan kita mengambil kira bagaimana kaedah kalau boleh anak-anak ini tidak sampai akhirnya kepada buang sekolah. Unsur kaunseling daripada kaunselor-kaunselor di sekolah sangat di perlukan untuk pergi kepada peringkat

yang awal memujuk anak-anak ini kalau mahu mereka boleh berada di sekolah. Terima kasih.

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

Tuan Idris bin Haji Ahmad [Bukit Gantang]: Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri. Memang masalah disiplin ini sudah menjadi satu perbualan hangat dan nasib malanglah semua yang pegang Menteri Pelajaran ataupun Menteri Pendidikan ini menjadikan sebagai satu tempat untuk orang menyalahkan. Walau bagaimanapun, kalau kita lihat kita semua pernah menjadi pelajar. Kalau dulu semua pelajar ini dia takut kepada guru dan hormat kepada guru. Sekarang, kita tengok sebaliknya sehinggakan ada sesetengah guru tidak berani untuk mengambil tindakan terhadap pelajar-pelajar yang bermasalah di sekolah yang menjadi *gangster* ataupun samseng, buli dan sebagainya.

Persoalan saya, adakah ini ada kaitan dengan bebanan tugas yang dipikul oleh guru-guru hari ini? Sehinggakan mereka tidak lagi sempat untuk bermesra dengan pelajar untuk hendak *coach* pelajar dengan izin. Sehinggakan pembentukan sahsiah pelajar ini sudah tidak dapat dibuat kerana bebanan tugas mereka dengan kadang-kadang setengah sekolah sampai 30 masa dalam seminggu dan dibebankan dengan tugas-tugas yang lain. Ini menyebabkan mereka tidak sempat untuk hendak bersama-sama dengan pelajar ataupun hendak mendekati pelajar sebagai langkah kepada pencegahan masalah disiplin yang berlaku di sekolah pada hari ini. Minta jawapan daripada Yang Berhormat Menteri. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Dato' Seri Mahdzir Khalid: Terima kasih kepada Yang Berhormat Bukit Gantang atas soalan tambahan. Saya sedar bahawa salah satu perkara yang paling penting seperti mana yang disebut oleh Yang Berhormat Bukit Gantang tadi ialah pembentukan sahsiah diri pelajar-pelajar. Sebab di sekolah perkara yang paling penting sekali selain daripada akademik itu ialah pembentukan sahsiah diri. Dalam pembentukan sahsiah diri ini seperti mana dalam Pelan Pembangunan Pendidikan Malaysia saya kira telah wujud elemen yang jelas tentang pembentukan sahsiah ini. Di mana, dulunya kesemua subjek telah dibuat penilaian dan pencapaian akademik dianggap sebagai kejayaan mutlak seseorang pelajar.

Akan tetapi, pada waktu ini pembentukan yang dipanggil pentafsiran berasaskan sekolah ataupun *school base assessment* dengan izin. Maknanya

telah membuat penilaian juga dalam hal-hal yang berkaitan dengan kokurikulum, sukan, sahsiah diri dan juga psikometri terhadap seseorang pelajar serta yang akhirnya adalah akademik. Jadi, penilaian dibuat bukan sahaja terhadap mata pelajaran ataupun akademik tetapi juga dalam hal-hal yang berkaitan dalam sahsiah diri. Walau bagaimanapun, saya amat yakin bahawa para guru yang ada di sekolah berusaha sedaya upaya bukan saja untuk memberi pencapaian yang cemerlang dalam akademik tetapi dalam pembentukan sahsiah diri.

Dalam kes ini, sesuai dengan keadaan semasa yang ada tambahan peralatan yang berkaitan dengan teknologi di luar daripada sekolah sudah tentulah ada elemen-elemen yang mudah untuk mempengaruhi. Bab yang berkaitan dengan beban guru yang disebut oleh Yang Berhormat Bukit Gantang, suka saya sebut di sini bahawa sebenarnya mengikut laporan yang telah diberi oleh *International Labour Organization (ILO)* satu minggu seorang itu bekerja dia tidak boleh melebihi daripada 45 jam satu minggu dan daripada jumlah yang kita kira waktu mengajar guru dan waktu-waktu lain yang ada di sekolah itu tidaklah sampai 45 jam seminggu.

■1110

Cumanya barangkali ada perkara-perkara yang disebut oleh Yang Berhormat Bukit Gantang tadi yang ada kaitan di antara yang hakiki guru itu kerja dan yang bukan hakiki. Hakiki maksudnya jumlah dia mengajar di sekolah dan jumlah perkara-perkara lain yang dia lakukan yang dianggap sebagai bukan hakiki. Itu barangkali yang disebut oleh Yang Berhormat Bukit Gantang. Pada saya perkara yang walaupun ada di kalangan para guru pada waktu ini yang barangkali yang di kesan terutamanya adalah apabila ada sistem *online* yang membolehkan guru kena *key in data*. Kita boleh memberi spesifik jumlah berapakah tugas yang berkaitan dengan *key in data* yang sepatutnya dibuat oleh guru selain daripada tugas mengajar sepenuhnya di dalam bilik darjah.

Jadi perkara-perkara itu di ambil kira oleh kementerian dan kita halusi perkara-perkara yang berkaitan dengan tugas dan tanggungjawab guru sepenuhnya di sekolah. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

4. Tuan Lim Guan Eng [Bagan] minta Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri menyatakan mengapakah jumlah pelaburan sektor pembuatan untuk separuh tahun pertama sehingga akhir bulan Jun 2017 masih belum diumumkan dan berikan jumlah pelaburan-pelaburan tersebut mengikut pecahan negeri. Pelabur dari negara manakah yang terbesar untuk Pulau Pinang.

Menteri Perdagangan Antarabangsa dan Industri [Dato' Sri Mustapa Mohamed]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Bagan. Seperti Ahli Yang Berhormat sedia maklum, pihak MIDA telah mengeluarkan kenyataan berkaitan dengan prestasi pelaburan dalam sektor pembuatan pada 19 Oktober yang lalu minggu lepas. Ia terlewat sedikit berbanding tahun lepas kerana kita perlu membuat beberapa semakan angka-angka berkaitan pelaburan dalam perkhidmatan. Jadi kerajaan buat keputusan untuk mengumumkan bersekali pembuatan dengan perkhidmatan oleh kerana angka-angka berkaitan perkhidmatan memerlukan masa sedikit itu antara sebabnya kenapa lewat sedikit berbanding dengan tahun lepas. Apa-apa pun telah dikeluarkan pada 19 Oktober iaitu minggu lepas.

Tuan Yang di-Pertua, mengikut negeri prestasi dalam bidang pembuatan ataupun perkilangan lima teratas tahun ini Januari hingga Jun 2017 yang pertama Pulau Pinang RM7.7 bilion, Melaka RM2.9 bilion, Selangor RM1.7 bilion, Johor RM1.4 bilion, Kedah RM1 bilion. Itu kedudukan terkini. Saya juga diingatkan bahawa dalam tahun 2014, 2015 dan 2016 negeri Johor menerima jumlah pelaburan tertinggi setiap tahun sekitar RM20 bilion setiap tahun. Ini adalah kerana pelaburan besar di dalam projek petrokimia di Pengerang di Johor seperti sedia maklum lebih USD25 bilion dan kita jangkakan pada tahun 2019 projek Pengerang ini akan mula beroperasi dan memberi kesan yang besar kepada ekonomi negeri Johor dan *insya-Allah* ekonomi Malaysia jua.

Berkaitan dengan bahagian kedua soalan Yang Berhormat Bagan dari mana pelaburan di Pulau Pinang datang yang pertama ialah daripada Switzerland RM1.7 bilion, Jerman RM1.2 bilion, Hong Kong RM1.1 bilion itu tiga negeri yang tertinggi.

Tuan Yang di-Pertua, sebahagian besar projek-projek di Pulau Pinang ialah projek-projek pembesaran Robert Bosch, B.Braun, TF AMD Micro antara lainnya dan sebenarnya dalam enam bulan pertama tahun ini sebahagian besar iaitu kira-kira 85% daripada projek-projek yang lulus daripada MIDA merupakan projek-projek *expansion* dengan izin ataupun projek-projek pembesaran. Kenapa tahun ini Pulau Pinang tinggi, tahun lepas dalam 2014, 2015, 2016, Johor tahun ini di Pulau Pinang tinggi sebabnya ialah kerana di Pulau Pinang seperti sedia maklum terdapat ekosistem khususnya dalam bidang semi konduktor ataupun bidang *electrical electronic* yang sudah pun lebih 50 tahun.

Kira-kira 50 tahun di Pulau Pinang bermula dengan apa yang dipanggil lapan samurai sehingga hari ini Pulau Pinang merupakan hab salah satu hab terbesar di dunia dalam bidang elektronik. Ini adalah kerana pelaburan besar oleh Kerajaan Pusat dalam bidang infrastruktur termasuklah lapangan terbang, pelabuhan antara lainnya. Itu sebabnya kenapa Pulau Pinang terus mendapat pelaburan besar daripada beberapa syarikat.

Dalam pada itu seperti Yang Berhormat sedia maklum dalam ucapan Yang Berhormat semasa perasmian Broadcom, saya merasmikan Yang Berhormat pun hadir dalam ucapan Yang Berhormat, Yang Berhormat menyatakan bahawa Yang Berhormat berterima kasih kepada Kerajaan Pusat dan juga kerjasama saya kepada peniaga Pulau Pinang dan MIDA atas kejayaan membawa Broadcom ke Pulau Pinang.

Kita sedia maklum bahawa MIDA memainkan peranan yang penting dan kita tidak menafikan peranan kerajaan negeri umpamanya tanah kerajaan negeri dan pihak berkuasa tempatan kerajaan negeri. Akan tetapi kita tidak boleh menafikan peranan besar Kerajaan Pusat dalam membuat pelaburan sama ada ke Pulau Pinang, ke Selangor selain daripada negeri-negeri lain. Bukti bagaimana kita kerjasama saya baru pulang daripada Jerman, London dan juga Belgium selain daripada negeri Johor dan Kedah yang turut serta, Pulau Pinang juga turut serta dalam misi pelaburan. Jadi peranan MIDA amat besar dan Yang Berhormat merujuk kepada ucapan Yang Berhormat pada perkara ini dan oleh sebab kerjasama inilah maka membolehkan beberapa negeri dalam Malaysia telah mencatatkan kejayaan dalam menarik pelaburan. Terima kasih.

Tuan Lim Guan Eng [Bagan]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang telah berucap tadi dan memang saya bersetuju bahawa tentang isu pelaburan yang tidak harus dipertikai dan kita harus bekerjasama supaya kita dapat menambah jumlah pelaburan yang boleh mengalir masuk ke negara Malaysia. Jadi yang disebut dalam kenyataan minggu lepas, Yang Berhormat menyatakan bahawa jumlah pelaburan telah turun sebanyak 28%. Saya hendak tahu apakah langkah-langkah yang kita boleh ambil supaya kita boleh memperbanyakkan pelaburan itu supaya semua pun mungkin penggal pertama atau pun separuh tahun pertama ada dua tetapi kita masih ada harapan bahawa ia boleh naik kembali pada enam tahun yang kedua ini.

Adakah dalam usaha-usaha ini macam seperti Pulau Pinang bukan sahaja dari segi ekosistem untuk sektor pembuatan tetapi juga dari segi industri 4.0 iaitu dalam ekonomi digital yang sekarang amat penting sekali. Industri 4.0 adakah di antaranya pihak MITI boleh syorkan bahawa untuk memudahkan pelabur-pelabur ini masuk bahawa kita ada *custom border warehouse* bukan sekadar dekat lapangan terbang antarabangsa, tetapi dekat tapak industri yang lain. Seperti mana yang dijalankan oleh Broadcom di mana dilawati sendiri oleh Yang Berhormat Jeli. Bolehkah kemudahan ini dapat diperluaskan supaya kita dapat bersaing dengan negara-negara lain seperti Vietnam yang memang telah memberikan pemudahcaraan yang amat besar kepada pelabur-pelabur asing.

Kedua, satu lagi contoh ialah tentang syarikat-syarikat dalam kelengkapan perubatan atau *medical devices*. Di mana Yang Berhormat Menteri sendiri pun telah melaburkan banyak usaha dan masa untuk menarik banyak syarikat-syarikat *medical devices* ke Malaysia. Akan tetapi salah satu masalah yang dihadapi oleh mereka Tuan Yang di-Pertua ialah berkaitan dengan pensijilan iaitu pensijilan halal. So bolehkah perkara ini dipemudahcarakan oleh pihak kementerian supaya kita pun selain daripada menjadi satu kluster untuk pewartaan elektronik juga boleh menjadi satu pusat kluster global untuk kelengkapan pembuatan *medical devices*. Terima kasih.

Dato' Sri Mustapa Mohamed: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Bagan. Panjang sedikit yang pertama memang enam bulan pertama dalam bidang pembuatan terdapat penurunan. Ini antara lainnya adalah kerana apa yang dipanggil dengan *base effect* dengan izin ini kerana *base* atau asas 2014, 2015, 2016 tinggi oleh kerana pelaburan di Johor RM25 bilion purata setiap tahun. Johor nombor satu, 2014, 2015, 2016 jadi oleh kerana tinggi tiga tahun itu USD25 bilion itulah sebab kenapa suku pertama kurang sedikit.

Tambahan itu kita tidak harus lupa hati dan alpa, saya ingin memaklumkan bahawa projek-projek dalam *pipeline* ataupun yang sekarang dalam sedang dikaji oleh pihak MIDA yang sudah pun masuk *application* permohonan kira-kira RM50 bilion. Sekiranya sebahagian besar daripada projek-projek ini ditukar menjadi *approval* diluluskan, maka sudah pasti angka suku atau separuh kedua tahun ini akan meningkat seperti mana yang saya sebut dalam kenyataan.

■1120

Jadi itu yang pertama. Keduanya, besar tidak bermakna memberi kesan yang baik kepada negara. Sebaliknya kecil tidak bermakna kesannya tidak baik.

Umpamanya pada awal bulan sebelas Yang Amat Berhormat Perdana Menteri akan – Jack Ma akan datang ke Malaysia untuk merasmikan *Digital Free Trade Zone* yang pertama di dunia di luar negara China. Pelaburannya mungkin tidak besar sangat, tidak besar berbilion-bilion tetapi kesan cukup besar.

Pertama kesan kepada peluang pekerjaan. Mengikut anggarannya dalam masa sembilan hingga sepuluh tahun sehingga tahun 2025, pelaburan oleh Alibaba ini akan menjana kira-kira 60,000 peluang pekerjaan tambahan. Eksport SME akan bertambah. Kita akan peringkat pertama 1,500 SME. Jadi ini antara kesan daripada Alibaba. Maknanya pelaburannya tidaklah sebesar macam apa yang ada di Pulau Pinang dalam *semiconductor* tetapi kesan cukup besar. Jadi maknanya kecil bukan bermakna tidak semestinya kesan adalah kecil kepada negara.

Berkaitan – dan ini Alibaba datang ke Malaysia kerana hubungan baik antara Malaysia dengan negara China. Hubungan baik Perdana Menteri, Negara China dengan Jack Ma, dan Jack Ma sendiri menyatakan bahawa di Malaysia ini iklim pelaburan cukup baik, amat baik. Kita hendak proses permohonan memakan masa yang cukup pantas. Ini datang daripada mulut Jack Ma sendiri, maknanya keyakinan terhadap Malaysia cukup tinggi.

Mengenai *warehouse*, Yang Berhormat sedia maklum yang *warehouse* (gudang) di *Broadcom* merupakan *private warehouse* dengan izin, yang pertama di Malaysia. Semuanya sebelum ini *public warehouse*. *Public warehouse*, pihak Kastam mempunyai beberapa perkara yang sudah pun ditetapkan, mempermudah. Oleh sebab ia merupakan *private warehouse*, maka ia memakan masa sedikit dan kita sedang mengkaji bersama-sama dengan Kementerian Kewangan dan *insya-Allah* keterangan Yang Berhormat itu kita akan lihat bagaimana boleh kita laksanakan.

Akhir sekali berkaitan dengan *medical devices* atau peralatan perubatan. Yang Berhormat Menteri Kesihatan ada di sini. Memang yang penting ialah persijilan iaitu harus diterima oleh negara-negara lain. Malaysia tidak terkebelakang dalam hal ini. Dalam pada itu kita akan teruskan usaha-usaha untuk menambah lagi bilangan *medical devices* yang diterima pakai oleh seluruh dunia. Hakikat bahawa ada B.Braun dan beberapa syarikat di Kulim dan Pulau Pinang, di Malaysia menunjukkan bahawa Malaysia telah menarik semakin banyak syarikat-syarikat dalam bidang *medical devices*. Terima kasih.

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

Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ucapkan tahniah kepada kerajaan dan juga MITI kerana dasar-dasar transformasi negara berjaya meningkatkan profil dan prestasi negara sebagai antara destinasi pelaburan utama di dunia. BAV *Consulting* dan Wharton School, Universiti di Pennsylvania 2017, iktiraf Malaysia sebagai *The Best Country to Invest*. Laporan *World Bank Doing Business Report* 2017 iktiraf Malaysia, ranking ketiga dalam melindungi pelabur dan pelaburan.

Soalan tambahan saya, selain daripada dasar-dasar transformasi yang baik ini, ekosistem yang baik, kerangka-kerangka kerja yang terkini dan efektif yang berjaya menarik pelabur-pelabur ini, sama ada pelabur kecil atau besar, domestik atau antarabangsa. Saya hendak bertanya, apakah usaha-usaha kerajaan dan MITI sama ada melalui NBOS untuk memastikan harapan pelabur-pelabur ini direalisasikan, ditepati khususnya daripada negeri-negeri Pulau Pinang, Selangor, Johor dan mana-mana pelabur besar supaya ia akan terjemahkan dalam bentuk pekerjaan, keusahawanan dan perdagangan yang akan bertambah yang akan menjaga dan akan menjamin kestabilan negara masa depan. Terima kasih.

Dato' Sri Mustapa Mohamed: Terima kasih Yang Berhormat Kota Tinggi. Tuan Yang di-Pertua, pihak MADA telah memulakan usaha untuk memastikan bahawa pelabur-pelabur besar ini mempunyai rantaian yang kukuh dengan SME dan juga perusahaan yang lain. Beberapa usaha telah dilakukan sebelum ini tetapi dalam dua tahun ini dimantapkan lagi. Kita hendak pastikan bahawa multinasional khususnya mempunyai satu rantaian yang kuat dengan SME. Jadi dengan itu dapat bukan sahaja ada *direct employment* tetapi juga ada *indirect employment license*.

Umpamanya yang ada operasi di Johor Bahru umpamanya, mempunyai pekerja sebanyak 1,000 orang *direct employment* tetapi sepuluh ribu lebih yang bekerja dalam syarikat-syarikat besar dan kecil untuk membekalkan komponen Dyson. Jadi ada rantaian, 1,000 peluang pekerjaan di Dyson, pelaburan Dyson tetapi lebih 10,000 rantaian. Ini adalah kesan daripada pelaburan. Jadi kerajaan ingin melihat supaya lebih banyak lagi peluang diwujudkan. Satu model di Belgium, Brainport Eindhoven namanya, umpamanya. Rantaian yang kukuh antara enam syarikat besar dengan syarikat-syarikat *second tier* dengan *third tier supplier* ataupun *vendors* yang amat kukuh sekali.

Ini model yang perlu kita lakukan sama ada di Johor ataupun di Selangor, Pulau Pinang dan seluruh negara. Kita hendak pastikan bahawa syarikat-syarikat yang melabur ini memberi kesan yang besar kepada syarikat-syarikat kecil dan sederhana dalam bentuk peluang pekerjaan dan juga dalam bentuk peluang perniagaan bagi Perusahaan Kecil dan Sederhana. Terima kasih.

5. Tuan Anuar Bin Abd Manap [Sekijang] minta Menteri Belia dan Sukan menyatakan program-program peningkatan atlet pasca Sukan SEA Kuala Lumpur 2017 dalam persediaan menghadapi Sukan Asia dan Sukan Komanwel yang akan diadakan pada tahun hadapan.

Menteri Belia dan Sukan [Brig. Jen. Khairy Jamaluddin]: *Bismillahir Rahmanir Rahim, Assalammualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Tuan Yang di-Pertua saya mohon menjawab soalan daripada Yang Berhormat Sekijang hari ini bersekali dengan Yang Berhormat Sepanggar pada 20 November kerana soalan tersebut adalah berkaitan.

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

Brig. Jen. Khairy Jamaluddin: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, Kementerian Belia dan Sukan akan memastikan persiapan yang rapi untuk atlet-atlet ke Sukan Komanwel ke-21 di Gold Coast pada 4 hingga 15 April 2018 dan Sukan Asia ke-18 di Jakarta dan Palembang pada 18 Ogos hingga 2 September 2018 serta Temasya Olimpik di Tokyo pada tahun 2020 di bawah Program Podium kendalian Institut Sukan Negara. Ini turut merangkumi perkhidmatan sokongan sains dan perubatan sukan serta Program *Performance Lifestyle* bagi memastikan atlet mengikuti jadual latihan dan pertandingan termasuk penerapan *Winning Mentality*.

Semua pemenang pingat di Temasya Sukan SEA 2017 yang disasarkan ke Sukan Komanwel telah memulakan latihan seawal bulan Oktober untuk memastikan momentum kecemerlangan dan prestasi mereka dapat diteruskan. Program ini juga akan menjamin kesinambungan program latihan ke arah Temasya Sukan Asia dan Olimpik kelak. Program latihan ini turut dilaksanakan secara sistematik dengan kerjasama semua pemegang taruh, persatuan-persatuan sukan, Majlis Sukan Negara untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan iaitu kedudukan *Top Ten* bagi Sukan Komanwel.

Dari segi kejurulatihan, kerjasama daripada persatuan dan jurulatih juga akan diteruskan bagi memastikan prestasi atlet negara melonjak ke tahap yang lebih tinggi lagi. Mereka diberi tanggungjawab melatih atlet-atlet yang telah dipilih untuk mengikuti program latihan secara sepenuh masa atau sambil di pusat latihan yang ditetapkan. Pendedahan latihan dalam dan luar negara yang secukupnya turut diberikan. *Attachment training* juga akan dijalankan di akademi latihan bertaraf dunia.

Selain itu kita akan memberikan pendedahan terhadap kejohanan-kejohanan yang kompetitif di peringkat antarabangsa. Dengan sistem latihan yang sistematik dan penyertaan pertandingan yang konsisten, kemampuan atlet dapat ditonjolkan ke tahap yang lebih tinggi lagi. Dari aspek psikologi pula, atlet-atlet akan dilibatkan dengan lebih banyak sesi motivasi dan juga persediaan mental untuk menyiapkan aspek kekuatan psikologi mereka untuk membawa cabaran negara pada Temasya Sukan Komanwel nanti. Terima kasih.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua dan juga terima kasih juga kepada Yang Berhormat Menteri kerana telah memberikan jawapan yang cukup baik sebentar tadi. Saya hendak ucap juga tahniah kepada kementerian kerana berjaya merangkul 145 emas, 92 perak dan 86 gangsa [*Tepuk*] melepasi sasaran awal yang telah diberikan oleh pihak kementerian kepada atlet kita.

Soalan saya Tuan Yang di-Pertua, adakah Kementerian Belia dan Sukan bercadang untuk memberikan insentif kepada atlet-atlet kita ini yang telah berjaya menyumbang pingat emas dalam Temasya Sukan SEA yang lepas? Berapakah jumlah atlet elit yang telah mencapai ranking yang disasarkan oleh Program Podium? Adakah kementerian juga bercadang untuk menambah peruntukan kepada Institut Sukan Negara di atas kejayaan mereka mengadakan Program Podium ini. Terima kasih.

■1130

Brig. Jen. Khairy Jamaluddin: Terima kasih Ahli Yang Berhormat. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, seperti biasa prestasi cemerlang atlet-atlet negara akan diberikan pengiktirafan melalui pemberian insentif menerusi Skim Hadiah Kemenangan Sukan (SHAKAM) bagi kita iktiraf pencapaian atlet negara di peringkat antarabangsa. Skim Hadiah Kemenangan Sukan (SHAKAM) bagi Temasya Sukan SEA dan Sukan Para ASEAN antaranya pingat emas pertama RM20,000, emas kedua dan berikutnya RM10,000 akan kita sampaikan kepada

atlet-atlet dalam majlis yang akan diadakan dalam masa yang terdekat. Saya ucapkan terima kasih kepada kerajaan-kerajaan negeri yang juga telah memberi pengiktirafan kepada atlet-atlet daripada negeri masing-masing dengan insentif dan juga pemberian pengiktirafan kepada mereka.

Berkenaan dengan soalan iaitu atlet elit yang berada di *ranking* tertinggi, ini merujuk kepada objektif Program Podium di mana salah satu daripada matlamat Program Podium adalah untuk melihat 10 atlet kebangsaan kita di kedudukan enam teratas di dunia pada bila-bila waktu dan masa. *At anytime*, selain daripada kemenangan pingat emas pertama di Tokyo 2020 dan kedudukan 10 teratas di Sukan Komanwel Gold Coast dan juga Sukan Asia di Jakarta dan Palembang.

Sukacita saya maklumkan kepada Yang Berhormat bahawa setakat ini walaupun sasaran kita adalah 10 atlet, setakat ini atlet-atlet kita yang menduduki *ranking* enam teratas di dunia adalah seramai 29 orang daripada sukan skuasy, sukan basikal, sukan terjun, sukan karate, sepak takraw, silat olahraga, olahraga para, badminton para dan juga untuk sasaran bagi tahun depan adalah 16 lagi atlet yang akan tergolong ataupun disenaraikan di kedudukan enam teratas di dunia, *ranking* yang dikeluarkan oleh persekutuan antarabangsa sukan yang terlibat.

Saya mengucapkan terima kasih dan tahniah kepada Institut Sukan Negara atas segala perancangan yang memungkinkan kejayaan awal Program Podium Malaysia. Sudah pasti saya telah mencadangkan supaya peruntukan untuk ISN dan MSN ditambah. Akan tetapi yang penting adalah sama ada itu akan diluluskan pada hari Jumaat nanti.

6. Dato' Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu] minta Perdana Menteri menyatakan apakah langkah persiapan dan peruntukan kewangan Kerajaan Persekutuan bagi menghadapi bencana banjir yang dijangka melanda negeri-negeri Pantai Timur menjelang penghujung tahun ini terutamanya di negeri Kelantan.

Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua yang terbaik ya dan juga kepada Yang Berhormat Kota Bharu. Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, di antara langkah persiapan yang dilaksanakan adalah dengan memastikan aset-aset bantuan sentiasa mencukupi dan diselenggarakan dengan baik. Semua peralatan dan jentera milik agensi-agensi yang terlibat seperti pacuan

empat roda, bot penyelamat, lori dan lain-lain juga telah dipertingkatkan, dimodenkan dan bersedia digerakkan bagi tujuan menyelamatkan dan memindahkan mangsa-mangsa bencana.

Kerajaan juga telah memastikan bahawa semua 569 buah pangkalan hadapan yang menyimpan semua keperluan pusat-pusat perpindahan lengkap dan berada di dalam keadaan siap siaga untuk menghadapi banjir monsun Timur Laut. Dari segi perincian terdapat 221 buah pangkalan hadapan di Kelantan, 162 buah di Terengganu dan 105 di Pahang. Di antara item yang disimpan di pangkalan hadapan adalah keperluan mangsa-mangsa pusat perpindahan seperti selimut, tikar, bantal, makanan kering seperti biskut, beras dan lain-lain lagi.

Seterusnya terdapat lima buah depoh simpanan keperluan bencana di seluruh negara yang mana dua daripadanya ialah di Kemuning Kelantan dan Marang Terengganu. Selebihnya ialah di Bedung Kedah, Muar Johor dan Sungai Buloh Selangor. Selain daripada mengukuhkan kelengkapan dan aset-aset penyelamatan, kerajaan juga mengambil langkah proaktif dengan memberi tumpuan kepada pembinaan keupayaan atau *capacity building* kepada empat golongan sasaran dalam menghadapi bencana banjir iaitu agensi kerajaan, masyarakat yang terdedah kepada bencana dan badan-badan bukan kerajaan (NGO) serta pihak-pihak swasta yang membantu.

Dalam membina keupayaan ataupun *capacity building*, agensi ataupun Jabatan Pengurusan Bencana, kerajaan sentiasa meningkatkan kepakaran dan koordinasi tempatan agar setanding dengan negara-negara lain. Kerajaan sentiasa memastikan semua tindak balas bencana lebih selaras dan berkesan. Bagi mencapai hasrat ini kerajaan memberikan fokus kepada latihan amal dan bengkel yang melibatkan pegawai-pegawai daerah dan ketua-ketua polis daerah bagi mengendalikan Pusat Kawalan Operasi Bencana dan Pusat Kawalan Tempat Kejadian (PKTK) di samping membina jaringan perhubungan yang lebih baik. Ini berikutan dengan setengah daripada pegawai yang bertukar ganti kerana kenaikan pangkat, arahan pertukaran dan lain-lain.

Program kerajaan tersebut telah membuahkan hasil yang mana pada bencana banjir semasa monsun Timur Laut tahun 2015 dan tahun 2016 yang lalu telah dapat dilaksanakan dan diuruskan dengan baik. Dalam peningkatan keupayaan kapasiti, badan kerajaan yang berkaitan NADMA kini berada dalam proses mengemas kini sebanyak tujuh perintah tetap operasi agar lebih jelas, selaras dan juga terkini. Di antara PTO sedia adalah banjir, tsunami, kemarau,

gempa bumi, minyak, gas dan juga petrol *chemical*. Kita boleh masuk satu lagi, tanah runtuh.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat juga kerajaan juga sentiasa mengambil langkah proaktif dengan mengadakan latihan amal kepada masyarakat sebagai persediaan mereka untuk menghadapi bencana. Agensi-agensi bertindak balas juga dilatih menerusi bengkel kesediaan monsun Pantai Timur untuk kesiapsiaga sepenuhnya pada musim banjir yang akan datang. Para peserta ialah ATM, PDRM, JKM, APM, RELA dan lain-lain. Setakat in bengkel akan dijalankan di Terengganu, Kelantan, Johor dan Melaka dan seterusnya diikuti negeri Pahang dan Sarawak. Kerajaan kini sedang beranjak daripada pengurusan bencana kepada pengurusan risiko bencana yang lebih menjuru dan mencegah kehilangan dan kerosakan sumber pada tahap yang optimum. Latihan amal yang merupakan aktiviti-aktiviti berkala diuruskan oleh NADMA bersama dengan agensi tempatan yang berkaitan dan ianya telah menampakkan impak yang positif.

Semua langkah yang diambil oleh kerajaan sebanyak empat iaitu termasuk golongan sasaran, pendedahan mengenai tindakan yang perlu diambil sebelum bantuan tiba, pemindahan lebih awal dapat dijayakan dan masyarakat lebih memahami kepentingan mematuhi arahan pengungsian. Masyarakat juga telah lebih memahami amaran awal yang dikeluarkan oleh Jabatan Metrologi. Semua langkah yang diambil oleh kerajaan adalah untuk memastikan penggunaan sumber iaitu bantuan guna tenaga infrastruktur dan lain-lain dapat dimaksimumkan.

Kerajaan juga telah menubuhkan sebuah tabung dikenali sebagai Kumpulan Wang Amanah Bantuan Bencana Negara yang diuruskan oleh NADMA. Tabung ini digunakan bagi tujuan agihan wang ihsan dan kepada mangsa-mangsa banjir termasuk pembinaan industri infrastruktur. Pada tahun 2008 sehingga tahun 2017 sejumlah RM101.63 juta dalam bentuk wang ihsan kepada mangsa banjir di negeri Kelantan, RM52.9 juta di Terengganu dan RM55.85 juta di Pahang. Manakala jumlah agihan wang ihsan seluruh negara ialah 422.4 juta.

Peruntukan dari tabung ini juga digunakan untuk membina Rumah Kekal Baharu untuk mangsa-mangsa yang tempat tinggal musnah dalam banjir besar 2014 dan tahun 2015. Secara keseluruhannya 1,384 buah Rumah Kekal Baharu telah dibina di Pantai Timur yang melibatkan peruntukan sebanyak RM113 juta termasuk juga pembinaan infrastruktur, pembinaan Rumah Kekal Baharu adalah selaras dengan konsep '*building back better*' di bawah Kerangka Kerja 'Sendai'

bagi pengurusan risiko bencana. Terima kasih. Walaupun tidak dapat ditanya soalan lagi sebab masa tidak mencukupi, saya berterima kasih dapat menjawab soalan ini.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ya, setakat itulah sesi soal jawab untuk pagi ini.

[Masa untuk Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT

RANG UNDANG-UNDANG PERBEKALAN 2018

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta bagi menggunakan sejumlah wang daripada Kumpulan Wang Disatukan untuk perkhidmatan bagi tahun 2018 dan bagi memperuntukkan jumlah wang itu untuk perkhidmatan bagi tahun itu; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri Kewangan II [Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani]; dibaca kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada hari Jumaat, 27 Oktober 2017, jam 3.30 petang.

■ 1140

RANG UNDANG-UNDANG AGENSI PENGUATKUASAAN MARITIM MALAYSIA (PINDAAN) 2017

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia 2004; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri di Jabatan Perdana Menteri [Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim]; dibacakan kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua pada Mesyuarat ini.

RANG UNDANG-UNDANG KEMUDAHAN DAN PERKHIDMATAN JAGAAN KESIHATAN WARGA EMAS SWASTA 2017

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk mengadakan peruntukan bagi pengawal seliaan kemudahan dan perkhidmatan jagaan kesihatan warga

emas swasta bagi perkara dan berkaitan; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri Kesihatan [Datuk Seri Dr. S. Subramaniam]; dibacakan kali yang pertama; akan dibacakan kali yang kedua pada Mesyuarat ini.

RANG UNDANG-UNDANG PUSAT JAGAAN (PINDAAN) 2017

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pusat Jagaan 1993; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat [Datuk Hajah Azizah binti Datuk Seri Panglima Mohd. Dun]; dibacakan kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua pada Mesyuarat ini.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG SURUHANJAYA PENERBANGAN MALAYSIA (PINDAAN) 2017

Bacaan Kali Yang Kedua

11.43 pagi.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]: Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dibacakan kali yang kedua sekarang. Tuan Yang di-Pertua, Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2017 yang akan dicadangkan ini bertujuan untuk meminda *Akta 771* bagi mempertingkatkan keberkesanan Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) dalam menjalankan fungsi dan kuasanya di bawah *Akta 771*. Rang undang-undang ini juga bertujuan untuk memastikan bahawa MAVCOM akan mempunyai sumber kewangan yang mencukupi secara berterusan bagi melindungi hak-hak dan kepentingan pengguna dan pembangunan industri penerbangan di Malaysia.

Peruntukan yang dicadangkan dalam rang undang-undang ini juga bertujuan untuk memberi MAVCOM kuasa untuk mengenakan penalti kewangan, untuk mengenakan dan memungut caj ke atas penumpang di lapangan terbang di

Malaysia bagi perkhidmatan pengawal seliaan yang diberikan oleh Suruhanjaya tersebut. Sebagaimana Ahli-ahli Yang Berhormat sedia maklum, MAVCOM telah ditubuhkan pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 (Akta 771) yang bertujuan mengawal selia aspek ekonomi industri penerbangan awam negara. Matlamat utama MAVCOM adalah untuk menjadikan industri penerbangan awam di Malaysia berdaya maju dari segi komersial, berorientasikan pengguna dan berdaya tahan agar dapat menyokong pertumbuhan ekonomi negara. Dalam erti kata lain, matlamat dan fungsi MAVCOM adalah berlainan dengan Jabatan Penerbangan Awam (DCA), di mana DCA bertanggungjawab untuk mengawal selia aspek teknikal, keselamatan bagi industri penerbangan awam negara ini.

Sejak penubuhannya pada 1 Mac 2016, MAVCOM telah memberi beberapa sumbangan yang penting dalam mengukuhkan lagi industri penerbangan awam di Malaysia dan juga sentiasa memastikan bahawa hak dan kepentingan pengguna perkhidmatan penerbangan sentiasa dipelihara. Dari segi aspek perlindungan hak dan kepentingan pengguna, MAVCOM antara lain telah;

- (i) Menggubal Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 yang memperuntukkan peruntukan yang lebih telus dan jelas mengenai hak pengguna sebagai penumpang penerbangan;
- (ii) Melaksanakan suatu sistem di laman web MAVCOM iaitu, dengan izin, *complaints management system* yang bertujuan untuk mewujudkan satu platform bagi pengguna untuk membuat aduan. MAVCOM telah menerima 1,639 aduan sepanjang tempoh bulan Mac 2016 sehingga Februari 2017. Secara keseluruhannya, MAVCOM dapat menyelesaikan 90 peratus aduan yang diterima daripada pengguna. Bagi kes *Rayani Air*, sebanyak 737 aduan telah diterima, yang mana 98 peratus aduan adalah berkaitan dengan pemulangan tiket penerbangan;
- (iii) Mengadakan perbincangan dengan Bank Negara Malaysia serta bank-bank komersial berhubung pemulangan bayaran kepada pengguna yang menggunakan kad kredit atau debit bagi maksud pembelian tiket penerbangan *Rayani Air*. Setakat 28 Februari 2017 lebih kurang 50 peratus

penumpang *Rayani Air* yang aduan mereka telah didaftarkan di MAVCOM telah menerima pemulangan balik pembelian tiket penerbangan.

Tuan Yang di-Pertua, antara sumbangan utama MAVCOM dalam mengukuhkan industri penerbangan awam Malaysia adalah seperti;

- (i) Mengetatkan lagi kriteria dan syarat dalam peraturan yang digubal di bawah Akta 771 bagi permohonan lesen atau permit untuk perkhidmatan udara, pengendalian darat dan pengendali *aerodrome* dan permohonan hak trafik udara;
- (ii) Membuat kajian semula caj perkhidmatan penumpang berdasarkan kesesuaian industri penerbangan awam di Malaysia dan juga amalan yang diterima baik oleh pemerhati industri penerbangan seperti, dengan izin, *International Airtransport Association* dan penganalisis kewangan.

Tuan Yang di-Pertua, bagi tujuan penubuhan MAVCOM, kerajaan telah meluluskan pemberian dana sebanyak RM90 juta untuk dua tahun pertama penubuhan MAVCOM. Bagi memastikan MAVCOM dapat melaksanakan fungsi dan kuasanya sebagai badan bebas di bawah Akta 771 secara berterusan, MAVCOM memerlukan sumber kewangan sendiri untuk membiayai operasinya melalui pungutan hasil seperti fi dan caj. Dalam hubungan ini, MAVCOM bercadang untuk mengenakan caj pengawal seliaan atau, dengan izin, *regulatory charge* terhadap penumpang di lapangan terbang Malaysia. Caj pengawal seliaan yang akan dikenakan adalah pada harga maksimum RM1.00 yang termasuk cukai barangan dan perkhidmatan (GST).

■1150

Pengenaan caj pengawalseliaan tersebut membolehkan MAVCOM memberi keutamaan kepada hak-hak pengguna dengan memastikan segala aspek ekonomi dan keselamatan telah dipenuhi oleh penyedia perkhidmatan penerbangan. Seperti yang telah dinyatakan, caj pengawalseliaan tersebut wajar dikenakan terhadap penumpang sebagai sebahagian daripada perkhidmatan yang diberikan oleh MAVCOM kepada para penumpang yang meliputi pengurusan dan pengendalian aduan dan juga aktiviti-aktiviti pendidikan kepenggunaan yang

dilaksanakan dari semasa ke semasa kepada penumpang secara khususnya dan masyarakat secara amnya.

Tuan Yang di-Pertua, kajian juga telah dibuat mengenai pengenaan caj terhadap pengguna di dalam dan di luar negara dan didapati bahawa Singapura melalui *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)* mengenakan dengan izin, *aviation levy* sebanyak SGD6.10 ataupun *equivalent* RM18.91, dan SGD3.10 ataupun *equivalent* RM9.61 masing-masing di Lapangan Terbang Changi dan Lapangan Terbang Seletar. Manakala Hong Kong melalui *Civil Aviation Department* pula mengenakan, dengan izin, *Air Passenger Departure Tax (APDT)* sebanyak HKD120 ataupun *equivalent* RM65.83.

Dari segi pelaksanaan pungutan caj pengawalseliaan, MAVCOM telah mengadakan konsultasi dengan *International Air Transport Association (IATA)*, Malaysia Airport Holding Berhad dan *Senai Airport Terminal Services*. Dalam hubungan ini, caj pengawalseliaan tersebut akan dikutip melalui syarikat penerbangan di mana caj tersebut akan terangkum di dalam harga tiket penerbangan.

Tuan Yang di-Pertua, sejak penubuhan MAVCOM, fungsi peruntukan hak trafik udara domestik dan antarabangsa kepada syarikat-syarikat penerbangan Malaysia telah dipindahkan daripada Kementerian Pengangkutan kepada MAVCOM. Walau bagaimanapun, peruntukan di bawah Akta 771 yang sedia ada tidak menyatakan secara khusus mengenai peruntukan hak trafik udara bagi laluan domestik. Sehubungan dengan itu, cadangan pindaan adalah bertujuan untuk menyelaraskan peruntukan undang-undang dengan fungsi sedia ada MAVCOM untuk mentadbir, memperuntukkan dan menguruskan hak trafik udara bagi laluan domestik dan antarabangsa.

Walaupun bagaimanapun, kelulusan teknikal penerbangan atau, dengan izin, *flight approval* masih terletak di bawah bidang kuasa Ketua Pengarah Penerbangan Awam seperti diperuntukkan di dalam Akta Penerbangan Awam 1969 [Akta 3], dengan izin, *Aeronautical Information Publication* dan *Aeronautical Information Circular* semasa yang terpakai.

Tuan Yang di-Pertua, peruntukan mengenai kuasa untuk mengeluarkan garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis merupakan suatu peruntukan yang lazimnya terdapat dalam perundangan penerbangan awam negara lain. Dalam hubungan ini, mengambil kira pembangunan yang pesat dalam industri penerbangan di Malaysia, suatu peruntukan baru akan dimasukkan

ke dalam Akta 771 bagi membolehkan MAVCOM mengeluarkan garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis di bawah Akta 771. Peruntukan ini bertujuan untuk memudahkan pelaksanaan amalan terbaik dalam jangka masa yang lebih singkat.

Di samping itu, pindaan yang dicadangkan juga membolehkan MAVCOM mengenakan penalti kewangan bagi apa-apa ketidakpatuhan terhadap mana-mana garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis yang dikeluarkan oleh MAVCOM di bawah peruntukan baru yang dicadangkan. Dalam hubungan ini, peruntukan baru tersebut menetapkan pengenaan penalti kewangan tidak melebihi RM1 juta bagi individu atau tidak melebihi lima peratus daripada pusing ganti tahunan atau, dengan izin, *annual turnover* bagi suatu pertubuhan perbadanan atau, dengan izin, *body corporate* daripada tahun kewangan yang sebelumnya.

Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan fungsi MAVCOM seperti yang dinyatakan dalam Akta 771, MAVCOM bertanggungjawab untuk menyelia dan menguatkuasakan mekanisme perlindungan bagi hak-hak pengguna. Hak-hak tersebut antara lain meliputi urusan niaga dengan penyedia perkhidmatan penerbangan.

Sehubungan itu, bagi melindungi kepentingan pengguna daripada pengenaan fi dan caj yang tidak adil dan sewenang-wenangnya oleh penyedia perkhidmatan penerbangan seperti caj kerusi roda, caj *credit card* dan fi pentadbiran, pindaan juga dibuat bagi membolehkan MAVCOM mengawal selia fi dan caj yang dikenakan oleh penyedia perkhidmatan penerbangan demi melindungi kepentingan pengguna. Pada masa ini, MAVCOM diberi kuasa untuk menetapkan kadar bayaran fi dan caj yang kena dibayar kepada Suruhanjaya di bawah Akta 771 oleh mana-mana pesawat udara penerbangan atau orang, atau kelas pesawat udara penerbangan atau orang.

Walau bagaimanapun, MAVCOM tidak diberi kuasa untuk mengecualikan fi dan caj dalam situasi tertentu yang dilihat wajar seperti bagi tujuan kepentingan negara dan aktiviti-aktiviti bukan komersial. Pindaan ini bertujuan untuk membolehkan MAVCOM mengecualikan secara sepenuhnya atau sebahagiannya bayaran apa-apa fi dan caj yang kena dibayar kepada Suruhanjaya di bawah Akta ini oleh mana-mana pesawat udara penerbangan atau orang, atau kelas pesawat udara penerbangan atau orang atas terma dan syarat yang difikirkan patut oleh Suruhanjaya.

Tuan Yang di-Pertua, berdasarkan tujuan yang telah saya jelaskan sebentar tadi, sebelum Dewan yang mulia ini membahaskan undang-undang ini secara terperinci, izinkan saya mengatakan secara ringkas butir-butir pindaan yang dicadangkan kepada Akta 771 yang mengandungi sembilan fasal secara keseluruhannya seperti berikut.

Fasal 1 mengandungi tajuk ringkas dan peruntukan mengenai permulaan berkuat kuasa akta ini. Pindaan kepada Akta 771 ini akan bermula berkuat kuasa pada suatu tarikh yang akan ditetapkan oleh Menteri Pengangkutan.

Fasal 2 bertujuan untuk meminda takrifan "*hak trafik udara*" berbangkit daripada pindaan kepada subseksyen 66(1).

Fasal 3 bertujuan untuk memasukkan suatu perenggan baharu (*fa*) ke dalam subseksyen 18(2) bagi membolehkan MAVCOM mengenakan dan memungut caj pengawalseliaan ke atas penumpang di lapangan terbang di Malaysia.

Fasal 4 bertujuan untuk meminda subseksyen 36(1) dalam teks bahasa Inggeris berbangkit daripada kesilapan penggubalan.

Fasal 5 bertujuan untuk memasukkan suatu subseksyen baharu 65(4) untuk membenarkan MAVCOM mengenakan penalti kewangan bagi apa-apa ketidakpatuhan terhadap mana-mana garis panduan yang dikeluarkan berhubung perkara-perkara persaingan.

■1200

Fasal 6 bertujuan untuk meminda subseksyen 66(1) untuk menjelaskan bahawa penguntukan hak trafik udara bagi laluan domestik ialah fungsi MAVCOM.

Fasal 7 bertujuan untuk memasukkan suatu perenggan baru dalam (*da*) ke dalam subseksyen 69(1) untuk memberi kuasa kepada MAVCOM untuk mengawal selia caj dan fi yang dikenakan secara tidak adil dan sewenang-wenangnya oleh penyedia perkhidmatan penerbangan demi melindungi kepentingan pengguna.

Fasal 8 bertujuan untuk meminda perenggan 98(2)(k) bagi membolehkan MAVCOM untuk mengecualikan secara sepenuhnya, atau sebahagiannya bayaran apa-apa fi dan caj yang dikenakan dibayar kepada MAVCOM di bawah akta ini oleh mana-mana pesawat udara, penerbangan atau orang atau kelas pesawat udara, penerbangan atau orang atas terma dan syarat yang difikirkan patut oleh MAVCOM.

Fasal 9 bertujuan memasukkan (1) subseksyen baru 98A yang membolehkan MAVCOM mengeluarkan garis panduan, pekeliling, arahan, nota

amalan atau notis. Peruntukan baru ini juga membenarkan MAVCOM untuk mengenakan penalti kewangan bagi apa-apa ketidakpatuhan terhadap mana-mana garis panduan, pekeliling, arahan, nota amalan atau notis yang dikeluarkan oleh MAVCOM.

Timbalan Tuan Yang di-Pertua, akhir sekali, saya perjelaskan di sini bahawa MAVCOM telah ditubuhkan pada 1 Mac 2016 di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 [Akta 771] yang bertujuan mengawal selia aspek ekonomi industri penerbangan negara. Pindaan akta ini akan membantu MAVCOM mengukuhkan fungsinya untuk mendidik, melindungi serta menjaga hak dan kepentingan pengguna dan juga melaksanakan pengawalseliaan bagi tujuan pembangunan industri penerbangan di Malaysia.

Dalam hubungan ini, rang undang-undang ini akan dapat mempertingkatkan keberkesanan MAVCOM dalam menjalankan fungsi dan kuasanya di bawah Akta 771 di samping memastikan MAVCOM mempunyai sumber kewangan yang mencukupi secara berterusan bagi melindungi hak dan kepentingan pengguna dan pembangunan industri penerbangan di Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, saya mohon mencadangkan. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, terima kasih. Ada sesiapa yang menyokong?

Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi [Datuk Dr. Yap Kain Ching @ Mary Yap Ken Jin]: Saya menyokong.

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

Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 dibacakan kali kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Ya, Yang Berhormat Kuala Selangor.

12.03 tgh.

Dato' Sri Dr. Haji Irmohizam bin Haji Ibrahim [Kuala Selangor]: *Bismillahir Rahmanir Rahim, Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera, Salam Negaraku Malaysia. Terima kasih Yang di-Pertua kerana memberikan ruang dan peluang kepada saya untuk turut sama membahaskan usul pindaan rang undang-undang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2017 pada pagi ini.

Tuan Yang di-Pertua, apabila saya merujuk kepada rang undang-undang pindaan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015 ini, memperlihatkan sering kali saya teringat yang mana acap kali tatkala menggunakan perkhidmatan penerbangan, sering kali kita diingatkan agar untuk mematuhi peraturan dan tempoh masa yang ditetapkan oleh syarikat sesuatu penerbangan.

Oleh itu, komitmen yang tinggi terhadap peraturan dan tempoh masa yang telah ditetapkan, telah diberikan oleh kita sebagai pengguna kepada sesuatu syarikat penerbangan. Namun apakan daya, madu yang diberi, racun pula yang dibalas. Apabila penerbangan ada kalanya dinanti lewat, mengalami kerosakan, bahkan ditambah pula dengan masalah kerosakan dan kehilangan bagasi penumpang, di samping mutu perkhidmatan yang sekadar melepaskan ada kalanya batok di tangga.

Tuan Yang di-Pertua, namun demikian, apabila Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) ditubuhkan pada 1 Mac 2016, di bawah Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015, saya melihat bahawa akta ini merupakan sebuah akta yang memperlihatkan satu entiti bebas iaitu MAVCOM bertanggungjawab untuk mengawal selia perkara ekonomi dan komersial berhubung dengan industri penerbangan awam di negara kita. Ia telah menjadi satu entiti yang pada hemat saya memperjuangkan hak pengguna yang selama ini seakan-akan disenyapkan oleh sesetengah syarikat gergasi pengendali perkhidmatan penerbangan.

Apabila melihat tentang perkembangan akta ini, perkembangan yang positif yang telah ditunjukkan oleh suruhanjaya ini terutamanya apabila telah menerima sebanyak 677 aduan pengguna dikaitkan dengan dan berhubung dengan industri penerbangan bagi tempoh enam bulan iaitu dari Mac hingga Ogos 2017, iaitu 92 peratus peningkatan berbanding tempoh sama pada tahun sebelumnya. Secara purata, saya melihat MAVCOM telah menerima 17 aduan bagi setiap satu juta penumpang, khususnya yang menggunakan syarikat penerbangan.

Statistik ini pada hemat saya diperoleh daripada laporan pengguna, khususnya laporan pengguna kedua Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) dengan tiga kategori utama aduan yang dikenal pasti iaitu pertama, isu bayaran balik; kedua, isu pengendalian bagasi dan ketiga, isu penundaan penerbangan yang secara kolektifnya mewakili 62.6 peratus keseluruhan aduan yang telah diutarakan. Bahkan juga, di sini saya ingin merakamkan ucapan syabas dan tahniah saya kepada pihak suruhanjaya yang mana telah berjaya

menyelesaikan dan menutup 99.1 peratus daripada jumlah aduan yang diterima setakat ini.

Justeru itu, tidak dapat dinafikan bahawa Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) dalam tempoh 18 bulan telah berjaya mempertingkatkan tahap kesedaran rakyat terhadap hak mereka sebagai pengguna bagi syarikat penerbangan yang selama ini pada hemat pemikiran mereka, seakan-akan telah dinafikan oleh syarikat-syarikat pengendali penerbangan. Malah seperti yang telah dijangkakan, syarikat pengendali penerbangan yang banyak diterima aduan oleh pihak Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (MAVCOM) ada kalanya daripada pengendali syarikat penerbangan tambang murah yang terkemuka di negara kita, yang pernah saya utarakan sebelum ini pada November 2016 yang lalu.

■1210

Tuan Yang di-Pertua, apabila saya melihat kepada keperluan dan rasional bagi pihak kerajaan meminda Rang Undang-undang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2017 ini, secara tuntas saya melihat pindaan yang ingin dicadangkan adalah perlu sejajar terutamanya bagi perkembangan industri penerbangan negara khususnya sebagai satu mekanisme untuk memperkembangkan industri ini seiring dengan peringkat antarabangsa mahupun global.

Sehubungan dengan itu, saya amat bersetuju dengan pindaan Fasal 5 yang mana bertujuan untuk memasukkan subseksyen baharu 65(4) dan Fasal 7 yang bertujuan untuk memasukkan sesuatu perenggan baharu ke dalam subseksyen 69(1) Akta 771 yang bertujuan untuk membenarkan suruhanjaya mengenakan penalti kewangan bagi apa-apa ketidakpatuhan terhadap mana-mana garis panduan yang telah dikeluarkan berhubung dengan perkara-perkara persaingan dan mengawal selia fi dan caj yang dikenakan khususnya bagi caj yang dikenakan secara tidak adil dan sewenang-wenangnya oleh penyedia perkhidmatan penerbangan demi melindungi kepentingan pengguna.

Perkara ini sangat jelas apabila menyentuh soal aspek persaingan kerana ia dapat dilihat menerusi kaedah strategi pasaran dan promosi periklanan syarikat pengendali penerbangan yang ada kalanya strategi pemasaran ini boleh mengelirukan para pengguna. Isu ini telah menjadi rungutan Tuan Yang di-Pertua khususnya bagi para pengguna sejak sekian lama disebabkan oleh nilai harga yang perlu dibayar oleh pengguna adalah sangat berbeza dengan harga yang diiklankan. Hal ini pada hemat saya harga yang dipaparkan dalam iklan tidak

termasuk caj dan cukai tambahan yang wajib dinyatakan sebagaimana dalam iklan mengikut seksyen 14(a) Akta Perihal Dagangan 1972 [Akta 87].

Justeru itu, saya melihat bahawa subseksyen 65(4) dan subseksyen 69(1) ini dengan cadangan oleh pihak kerajaan dalam Rang Undang-undang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia ini akan melengkapkan lagi aspek perundangan dalam memastikan persaingan yang sihat dapat diwujudkan di samping hak pengguna dapat dilindungi dengan sewajarnya agar mereka tidak terpedaya dengan kaedah pemasaran dan promosi persaingan yang ada kalanya tidak sihat.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mengutarakan sedikit penambahbaikan khususnya cadangan saya agar fasal 3 yang bertujuan untuk memasukkan sesuatu perenggan baharu ke dalam subseksyen 18(2) Akta 771 bertujuan untuk membolehkan suruhanjaya mengenakan dan memungut caj ke atas penumpang di lapangan terbang di Malaysia harus dilihat dari segi relevannya ketika ini. Namun demikian, jika bayaran yang ingin dikenakan bagi tujuan tersebut saya yakin ia bertujuan untuk menambahbaikkan proses kawal selia sedia ada tetapi saya memohon agar kadar yang paling minimum dapat dikenakan agar para pengguna tidak akan merasai bebanan untuk menggunakan perkhidmatan penerbangan.

Selain daripada itu, kita semua sedia maklum bahawa kerajaan amat menitikberatkan kebajikan mahasiswa yang telah mewujudkan pelbagai inisiatif bagi mengurangkan bebanan kos sara hidup mahasiswa negara kita dan sehubungan dengan itu, saya juga ingin mencadangkan agar ada kemungkinan kad diskaun penerbangan mahasiswa 1Malaysia dapat diperkenalkan yang mana bertujuan untuk memberikan kemudahan kepada para mahasiswa untuk menggunakan perkhidmatan penerbangan. Saya juga difahamkan ada pelajar yang belajar jauh dari kampung kediaman seperti para mahasiswa Sabah dan Sarawak yang menuntut di Semenanjung, mereka cuma berpeluang untuk pulang ke kampung setahun sekali sahaja iaitu menyambut musim perayaan disebabkan oleh harga tiket yang ada kalanya agak mahal bagi seorang pelajar.

Justeru itu, inisiatif ini dapat dilihat dapat memberikan kemudahan kepada generasi muda khususnya mahasiswa untuk pulang ke kampung halaman bagi mengubat kerinduan terhadap keluarga. Di samping itu juga, saya memohon kerjasama pihak suruhanjaya untuk dapat meminimumkan dan mensyaratkan untuk segala bentuk penggunaan tenaga kerja asing dapat dikurangkan

khususnya dalam bidang penerbangan sebaliknya mengutamakan tenaga kerja tempatan bagi mereka yang ingin terlibat dalam sektor penerbangan. Penggunaan tenaga kerja tempatan pada hemat saya dapat mengurangkan aliran keluar Ringgit Malaysia ke luar negara dan memperkukuhkan ekonomi negara.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin mengambil kesempatan untuk mengucapkan syabas dan tahniah di atas pelantikan Kapten Izham Ismail sebagai Ketua Pegawai Eksekutif baharu Malaysian Airlines Berhad. Pelantikan ini pada hemat saya merupakan sesuatu bagi permulaan yang sangat baik bagi Malaysia kerana telah memilih seorang anak tempatan untuk mengepalai syarikat penerbangan utama negara. Justeru itu pelantikan ini seharusnya mengakhiri segala bentuk kritikan terhadap pihak kerajaan yang telah membuat keputusan yang tepat di atas pelantikan tersebut. Sokongan yang padu harus diberikan dan ia tidak sepatutnya sentiasa dipolitikkan oleh mana-mana pihak yang tidak bertanggungjawab sehingga boleh menjejaskan imej MAS sebagai peneraju perkhidmatan penerbangan utama negara. Pada hemat saya, kerajaan ketika ini harus terus mengutamakan MAS dalam segala aspek dan bukannya bertindak seperti *'kera di hutan disusukan, anak di rumah mati kelaparan'*.

Saya ingin tekankan sekali lagi MAS harus menjadi keutamaan dalam apa jua tindakan kerajaan kerana ia merupakan aset dan imej Malaysia dan hak bersama rakyat Malaysia. Saya juga ingin mengucapkan syabas dan tahniah khususnya kepada kerajaan di bawah pimpinan Yang Amat Berhormat Dato' Sri Mohd. Najib bin Tun Abdul Razak kerana dalam misi kemanusiaan ke Rohingya penggunaan pesawat MAS digunakan bagi menghantar bantuan-bantuan berunsurkan kemanusiaan bagi membantu mangsa Rohingya. Maka tindakan ini, setidaknya akan memastikan imej dan reputasi negara akan terus meningkat dan tidak tercalar kesan daripada kenyataan dan sikap beberapa individu yang tidak bertanggungjawab yang ingin melihat aset negara seperti MAS menjadi gagal.

Tuan Yang di-Pertua, secara rumusannya saya percaya bahawa pindaan yang ingin dibuat ini adalah bertujuan bagi mempertingkatkan lagi tahap mutu perkhidmatan khususnya syarikat penerbangan negara agar ia setanding dengan peringkat antarabangsa serta pada hemat saya ia akan terus bertindak dengan pindaan yang ingin dicadangkan oleh pihak kerajaan paling penting pokoknya adalah untuk melindungi hak pengguna dalam soal perkhidmatan penerbangan. Mengakhiri perbahasan saya, Kuala Selangor mohon menyokong. Sekian, terima kasih.

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

■1220

12.20 tgh.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk mengambil bahagian dalam perbahasan rang undang-undang ini mengenai MAVCOM.

Tuan Yang di-Pertua. Saya masih ingat dua tahun lalu. Saya telah menimbulkan isu-isu mengenai perkara yang lebih kurang sama yang saya akan cakap sekarang apabila rang undang-undang ini diberi bacaan kali kedua pada dasarnya. Pada masa itu, saya telah menimbulkan dasar-dasar penting khasnya mengenai kuasa Yang Amat Berhormat Perdana Menteri di bawah seksyen 5 dan seksyen 9. Mengapakah kuasa ini diberikan kepada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri untuk campur tangan dalam isu MAVCOM. Sebab MAVCOM ini adalah perkara pengangkutan bukan perkara Yang Amat Berhormat Perdana Menteri? Mengapakah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri berkuasa untuk melantik CEO? Dia seorang melantik, bukan Yang Berhormat Menteri Pengangkutan sebagai CEO untuk MAVCOM. Selepas itu Yang Amat Berhormat Perdana Menteri juga diberi kuasa untuk melantik satu lagi ahli lembaga daripada EPU. EPU di bawah Jabatan Perdana Menteri.

Apa yang paling merunsingkan pada masa itu dan juga pada kini, adalah Yang Berhormat Menteri Pengangkutan kalau hendak lantik ahli-ahli lembaga, perlu mendapat lebih kurangnya *consent* daripada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri. Pada tahun 2015, semasa undang-undang diluluskan, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri sebenarnya telah *castrate the powers of the Minister of Transport*. Ini menimbulkan soalan penting iaitu adakah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kejar kuasa lebih ataupun adakah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri tidak percaya langsung kepada rakan Kabinetnya, Yang Berhormat Menteri Pengangkutan? *Is either one or the other, it cannot be both*. Kalau Parlimen, Dewan yang mulia ini terus meluluskan undang-undang seperti ini, mungkin timbul satu hari Yang Berhormat Menteri Pengangkutan hendak pergi *toilet*, kena tanya minta *consent* daripada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri.

Tuan Yang di-Pertua, yang sudah lulus, yang sudah lepas, saya tidak akan komen panjang lagi. Akan tetapi bagi kita di sebelah sini, Pakatan Harapan, kalau kita menang PRU-14, kita akan *reverse* undang-undang ini, memastikan kita *decentralize the supreme power of the Prime Minister. Moving forward* Tuan Yang di-Pertua, isu di depan kita pada hari ini ialah pindaan kali pertama kepada undang-undang ini sejak 2015. Ini adalah pindaan khasnya tentang kewangan.

Oleh yang demikian, saya ingin mengambil kesempatan untuk membahas tentang *performance MAVCOM* sejak ia ditubuhkan pada 1 Mac 2016. Apakah misi dan fungsi MAVCOM? Kalau kita lihat di dalam laman web MAVCOM, ia kata fungsi ia ialah untuk:

- (i) mengawal selia perkara ekonomi penerbangan;
- (ii) melindungi pengguna dan juga mengadakan satu *dispute settlement process* ataupun penyelesaian pertikaian;
- (iii) mentadbir hak trafik udara; dan,
- (iv) menasihati kerajaan dalam isu-isu *aviation*.

Jadi, nampak jelas daripada fungsi ini kita perlu mengambil kesempatan ulang tahun, satu tahun lebihlah untuk tanya tentang *performance MAVCOM* dalam empat topik ini.

- (i) lesen;
- (ii) *consumer protection*;
- (iii) *competition* ataupun persaingan; dan
- (iv) belanjawan MAVCOM.

Apa yang tidak terus cakap di —*website* tadi ialah MAVCOM ialah ejen pelesenan dan sebab itulah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri memang memberi fokus kepada MAVCOM. Kerja pelesenan ini, berjenis-jenis lesen:

- (i) *Air Service License*;
- (ii) *Air Service Permit*;
- (iii) *Ground Handling License*; dan
- (iv) *Aerodrome Operator License*.

Tuan Yang di-Pertua. Negara kita, kita semua tahu kaya. *Resource rich oil and gas* banyak dan kekayaan ini menimbulkan isu-isu ketirisan dan juga rasuah, kalau tidak ada sistem. Isu tentang lesen adalah berkaitan sangat dengan isu ini,

isu rasuah. Sekiranya sistem tidak ada *check and balance*, pelesenan bakal menjadi satu *getaway for legalize corruption*. Pejabat saya telah memantau senarai syarikat-syarikat yang mendapat lesen-lesen. Saya tidak baca semualah. Saya tengok ada *list* dia, 40 syarikat lebih. *Different type of license for different company*.

Akan tetapi, saya perhatikan dua syarikat khasnya yang menimbulkan isu tentang transparansi dan *accountability*. Syarikat pertama ialah syarikat Elite Jets Sdn. Bhd. yang dimiliki Dato' Mohd Nazasli Tan Sri Abdul Aziz, anak kepada Yang Berhormat Senator Datuk Abdul Aziz bin Shamsuddin, bekas Timbalan Menteri Pendidikan. Kedua ialah syarikat yang *famous* iaitu Brahim's SATS Food Services Sdn. Bhd. yang dimiliki oleh Brahim's Holdings Berhad dan ini pula dimiliki oleh anak bekas Yang Amat Berhormat Perdana Menteri kita, Tun Abdullah Badawi. Tambahan pula Yang Berhormat Baling memegang jawatan pengarah bukan eksekutif di Brahim's.

Isu ini bukan kita tidak membenarkan syarikat-syarikat yang mempunyai *political connection* untuk berniaga. *That is not the issue*, Yang Berhormat Menteri ya jangan salah sangkalah. Kemungkinan mereka pandai dalam perniagaan penerbangan. Mungkin anak Tan Sri Aziz ini minat dan *capable* sangat dalam isu pengendalian *private jet*. Itu tidak salah. Apa yang perlu dilakukan oleh MAVCOM adalah di dalam *annual report* dia, ia kena melaporkan dan juga *identify* semua *politically sensitive companies* ini. Ini adalah *international reporting standard* yang baru. Bukan baru sangatlah. Ini adalah *standard international, reporting standard*. Bank Negara pakai ini. *Politically sensitive person has to be identify*. Jadi, saya minta kalau boleh MAVCOM dalam *annual report* dia, *identify this politically sensitive company*. *We do not judge but they must be told*, ya Yang Berhormat Menteri. Mesti *transparent* dan lebih tulus. Bagi saya, tujuan untuk membuat *reporting* ini ialah supaya duit-duit *corruptions* ataupun kleptokrasi tidak masuk mencari jalan masuk ke dalam kontrak-kontrak kerajaan dan juga lesen-lesen yang dikeluarkan oleh kerajaan. Oleh yang demikian, saya rekomen MAVCOM mengendalikan satu senarai *politically sensitive interest* dalam senarai lesen yang diberikan.

Saya merujuk pada isu yang kedua Tuan Yang di-Pertua. *Consumer protection*. Saya telah membaca laporan MAVCOM sendiri di mana terdapat 1,639 kompelin, bukan 600 lebih itu. 1,639 kompelin daripada bulan Mac 2016 ke Februari 2017. Kebanyakan kompelin lebih kurang 98 peratus adalah mengenai

syarikat penerbangan dan servis, *ground crew* dan juga tujuh kompelin tentang *aerodrome* ataupun pengendalian *airport*. Mengikut Pengarah MAVCOM, Pengarah *Consumer Affairs*, Pushpalatha Subramaniam, “*Syarikat-syarikat penerbangan bakal didenda sehingga ke RM200,000 sekiranya terdapat satu kesalahan consumer protection yang ketara*”. Akan tetapi pada masa kini, MAVCOM menyatakan denda ini belum bermula lagi. Jadi saya hendak satu *confirmation* daripada Yang Berhormat Menteri, sudah satu tahun lebih beroperasi, masih tidak ada *consumer protection enforcement activity*. Kenapa tidak ada? Padahalnya, pada masa rang undang-undang dibentangkan pada kali pertama, dia kata ini adalah *consumer protection*. MAVCOM didirikan khas untuk ini.

Jadi saya hendak cerita sedikitlah sebab isu kompelin ini, saya rasa semua Ahli Parlimen sini ada kompelin tentang penerbangan. Tadi Yang Berhormat Kapar beritahu saya dia duduk gear *aero plane*, bergegar selalu [*Ketawa*]. Jadi, saya rasa semua orang ada kompelin. Saya hendak *share* sedikit tentang kompelin saya sendiri. Dua tahun lalu Tuan Yang di-Pertua, saya bercuti di Australia, bawa anak saya dua orang anak saya, isteri saya pergi, saya *booking* AirAsia sebab murah, *economy class AirAsia*. Oleh sebab saya ada dua anak yang kecil, satu umur dua tahun, satu umur empat tahun pada masa itu. *So, I booked the front seat of the economy*, yang depan sekali sebab di situ ruang yang lebih. Kalau kita naik kapal terbang lain, kapal terbang seperti MAS kah, British Airways, memang kawasan depan ekonomi itu, di —*reserve* untuk bayi-bayi, untuk *babies and young toddlers*. Jadi saya bayar, saya kena bayar tahu, RM400 lebih, *additional to buy an airplane tickets*. RM400 *additional to reserved that seats*. Saya naik kapal terbang itu untuk naik *flight*. Satu malam orang *cross* dari kiri ke kanan hendak guna tandas, guna kawasan lapang yang saya bayar itu, *to transit from one place to another*. Jadi saya kompelin kepada *air stewardess*, dia kata dia tidak boleh buat apa-apa pun tetapi duit sudah ambil daripada saya. RM400 sudah hilang tetapi servis kosong.

■1230

Apa yang paling memarahkan saya ialah bukan saya hendak minta semua duit itu dibayar, sekurang-kurangnya bayar balik RM400 itu. Saya tulis surat kepada AirAsia dia tidak *care*. *Zero action from AirAsia*. Jadi memang isu *consumer protection* ini penting. Kalau Ahli Parlimen boleh diendahkan seperti itu, apalagi pengguna-pengguna lain dan AirAsia ini beroperasi selama 21 tahun

bukannya semalam, *21 years*. Sekurangnya beratus-ratus pengguna takkan *complaint* saya ini *special* sangat, tidak pernah berlaku. *There must be thousands of the same complaints*. Beli kawasan untuk anak-anak tetapi dikacau oleh pengguna lain, penumpang lain. Jadi saya berharaplah Yang Berhormat Menteri kalau boleh itu *advance the consumer protection element*. Kenakan denda-denda yang berpatutan, janganlah RM200,000 tetapi memang kena berlaku. Yang Berhormat Kapar.

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Tuan Yang di-Pertua.

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

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Terima kasih. Berkenaan dengan *consumer protection* ini, banyak isu yang selalu dibangkitkan oleh pengguna penerbangan di Malaysia. Salah satu yang ketara ialah beg. Beg selalu dibuang ke dalam gerbang, apabila penumpang ambil balik semuanya rosak. Ini adalah salah satu kenyataan yang selalu dikeluarkan oleh penumpang, pengguna pesawat-pesawat penerbangan dalam media-media sosial dan saya sendiri menjadi mangsa. Setiap kali saya naik kapal terbang, setiap kali saya kena tukar beg baru. Kita ada video-video di media sosial pun menunjukkan bagaimana mereka buang dan sebagainya. Saya rasa perkara-perkara begini di mana kebajikan pengguna pesawat-pesawat ini perlu diambil kira. Bukan sahaja kita keluarkan undang-undang memperketatkan, saya rujuk di sini banyak tentang fi, caj dan sebagainya tetapi kebajikan pengguna penerbangan tidak diselaraskan dan tidak diperkasakan. Saya minta pandangan Yang Berhormat, terima kasih.

Tuan Hee Loy Sian [Petaling Jaya Selatan]: Yang Berhormat Kelana Jaya, boleh?

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Ya, silakan.

Tuan Hee Loy Sian [Petaling Jaya Selatan]: Terima kasih Yang Berhormat Kelana Jaya. Adakah Yang Berhormat Kelana Jaya tahu tidak di- untuk AirAsia ini dia hanya terima *complaint* melalui e-mel? Untuk telefon mereka tidak ambil tahu. Untuk tulis surat lagi mereka tidak ambil tahu dan e-mel kadang-kadang hendak tunggu seminggu baru jawab. So, saya rasa itulah Kerajaan Pusat kena ada kawalan terhadap AirAsia ini kerana banyak orang *complaint* dia tidak layan. Hanya melalui e-mel pun lewat, itu sahaja.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Yang Berhormat Kapar dan juga Yang Berhormat Petaling Jaya Selatan. Minta di...

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

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: ...*sharing* tadi itu ya. Baik Tuan Yang di-Pertua, saya merujuk kepada topik ketiga saya iaitu isu tentang persaingan. MAVCOM sepatutnya memastikan persaingan sihat dalam sektor penerbangan ini. *That is one of your main function*, saya faham itu. Ini sangat penting sebab dengan ada persaingan yang adil dan rancak, kos kepada pengguna akan turun. *We all believe that competition is good for the consumers*. Akan tetapi saya hendak tahu kerana sudah setahun lebih ini MAVCOM ditubuhkan, di manakah laporan persaingan tentang isu persaingan daripada MAVCOM? Saya juga minta penjelasan, apakah langkah yang akan diambil oleh Yang Berhormat Menteri, kementerian dan juga oleh MAVCOM untuk memastikan persaingan ini lebih pesat?

Baik, isu keempat dan isu terakhir saya Tuan Yang di-Pertua tentang belanjawan MAVCOM. Seperti yang saya katakan tadi, ini adalah satu rang undang-undang tentang kewangan. Saya hendak tahu dalam pindaan ini, MAVCOM hendak minta dana yang lebih dan dana yang dicakapkan ialah seperti yang dikatakan dalam surat khabar ialah RM1 satu *passenger* ya, yang itu saya baca. Akan tetapi undang-undang ini memang tidak ada *limit*. Kalau esok dia caj RM2, RM3, lima tahun depan RM10 kita tidak tahu.

Jadi saya hendak tahu kepastian daripada Yang Berhormat Menteri RM1 caj ini yang saya nampak nominal lah boleh kita terima. Hendak pakai berapa lama? *Can you commit to five years? No increase* sebab hidup kita semua ini susah, *cost of living is going up*. Jadi saya hendak tahu yang itu tetapi lebih penting ialah isu tentang kewangan ataupun bajet MAVCOM. Di manakah *audited report*? Kalau belum audit lagi, *at least the management report for the year 2016*. Sudah beroperasi satu setengah tahun sudah, di manakah *report* ini? Saya minta kalau Yang Berhormat Menteri boleh bagi *assurance*, bagi dalam *website*, terbitkan dalam *website*.

Tuan Nga Kor Ming [Taiping]: *[Bangun]*

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Silakan.

Tuan Nga Kor Ming [Taiping]: Terima kasih Yang Berhormat Kelana Jaya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya amat setuju dengan pandangan daripada Yang Berhormat Kelana Jaya. Saya ingin minta kementerian memberikan penjelasan. Adakah kini sudah menjadi lumrah ataupun amalan agensi-agensi kerajaan untuk mencari duit melalui membebankan rakyat? Kali ini

MAVCOM caj RM1 untuk *departure tax*. Adakah pada masa akan datang akan caj lagi *return tax*? Balik rumah pun kena bayar cukai, keluar negara pun bayar cukai. Jangan lupa sebenarnya pengguna apabila mereka tinggalkan negara berikan tiket, *they have already paid airport tax* dan sekarang ada lagi *departure tax*. Berapa *tax* kah kita kena bayar? Oleh sebab itu saya rasa adalah penting sekiranya kerajaan tubuhkan badan baru ataupun agensi, patutlah ada satu— dia mesti ada implikasi kewangan tetapi sumber kewangan itu patutlah dibelanjakan secara berhemah dan tidak membebankan rakyat. Adakah Yang Berhormat Kelana Jaya setuju dengan pandangan ini?

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Yang Berhormat Taiping. Saya memang bersetuju dengan poin Yang Berhormat Taiping. Saya sudah perhati dalam beberapa sesi Parlimen yang akhir ini kita lihat *tourism tax, fine* yang berlebihan, penalti yang baru semua ini menunjukkan bahawa kerajaan nampaknya tidak cukup dananya walaupun *collect* GST banyak, tidak cukup dana dia dan ini merunsingkan kita semua. Dari huraian kita tengok sudah kerajaan kata dia tidak payah keluar duit, minta *consumer* bayar. Okey baik, saya cuma— saya hendak gulung sekarang Tuan Yang di-Pertua.

Pada umumnya, saya sedikit kecewa dengan MAVCOM tetapi bukan kecewa sangat. Nampaknya dia ada *publish report* dia, itu bagus. *That is the good things you publish your report*. Akan tetapi saya hendak lihat *progress* yang lebih tentang *consumer* dan juga persaingan, itu penting. *That is your main function*. So, *pursue that first* dan bukan sahaja buat isu tentang pelesenan. Kalau hendak buat pelesenan bagi *full accountability, full transparency*. Okey, itu sahajalah pembahasan saya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Ya, ada yang minat lagi? Ya, sila Yang Berhormat Bayan Baru.

12.37 tgh.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang untuk membahaskan isu tentang rang undang-undang untuk MAVCOM. Saya ingin membangkitkan beberapa masalah yang berkenaan dengan rang undang-undang ini. Terutamanya nombor satu, saya nampak bahawa ini adalah satu saya rasa trend sekarang kerajaan adalah untuk menubuhkan *commissions* dan selalunya kuasa ini patutnya berada di tangan MOT, tetapi sekarang diperbesarkan sehinggakan kepada *commission*. Selalunya

commission ini dia akan lantik *board of directors* dan banyak lagilah jawatan-jawatan. Ini bukan – saya tidak nampak bahawa ini adalah satu yang – saya nampak ada positif dan juga ada negatifnya. Apa yang positif adalah ia mungkin memesatkan, ia lebih fokus kepada industri – *to develop the industry*. Akan tetapi pada masa yang sama, dia *create another bureaucracy yang* sangat besar.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: [Bangun]

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Okey, Yang Berhormat Kelana Jaya.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Okey. Tuan Yang di-Pertua, maaf ya kena sambung sikit. Yang Berhormat Bayan Baru, setuju atau tidak Yang Berhormat Bayan Baru bahawa kita ada Kementerian Pengangkutan betul, kita ada DCA betul dan kita sekarang ada MAVCOM. Tidakkah sepatutnya semua ini *consolidate into* satu badanlah seperti Yang Berhormat Bayan Baru cakap tadi memang nampaknya rumit, *too many duplication of work*. Apakah pandangan Yang Berhormat Bayan Baru?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Saya setuju dengan Yang Berhormat Kelana Jaya. Itu sebab saya bangkitkan isu ini sebab apabila Menteri Pengangkutan pada 2015 membentangkan rang undang-undang yang akta ibu, saya telah tanya kepada Menteri Pengangkutan, kenapa buat *commission*?

■1240

Kalau perlukan DCA atau hendak memperluaskan kuasa kepada DCA, kita boleh menggubal undang-undang baru atau menggubal akta yang lama untuk memperluaskan kuasa, kenapa perlu ada satu *commission*? Ini bukan *commission* yang pertama dari segi *civil aviation*. Ada satu lagi *commission*, saya tengah *check* tadi, saya lupalah namanya tetapi ada satu *commission* lagi yang telah ditubuhkan. Sepanjang lima tahun ini dalam sesi Parlimen ini sudah dua *commission* yang telah ditubuhkan *under MOT on air traffic, on* penerbangan sahaja.

Jadi saya nampak bahawa MOT ini sekarang telah menubuhkan banyak *commission* lah. *Commission* untuk penerbangan, *commission* untuk *port, sea port* dan sebagainya. Nampaknya bahawa kuasa MOT itu semakin kurang kerana sekarang *commission* ini, *chairman have a say, okay*. *Chairman* mempunyai kuasa yang sangat besar, saya nampak bahawa Akta Suruhanjaya Penerbangan ini dia kuasa walaupun dilantik oleh Menteri tetapi dia mempunyai kuasa yang sangat besar. Apabila kita ada *Department of Civil Aviation*, kita ada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, kita ada *Ministry of Transport* maka berlakunya seperti

apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Kelana Jaya adalah *various jurisdiction, overlapping*.

Saya nampak bahawa mungkin di dalam jabatan sendiri pun tidak pasti, dalam kementerian, mungkin Menteri sendiri, penjawat-penjawat awam pun mungkin tidak faham atau tidak *clear* tentang *jurisdiction*. Adakah ini di bawah jabatan, kementerian kah atau ini adalah di bawah MAVCOM. Jadi saya nampak bahawa ini sesuatu yang tidak sihat. Jangan selalu hendak menubuhkan *commission* walaupun hendak memperluaskan kuasa boleh melalui menggubal akta-akta yang lama. *So that*, sepatutnya kuasa ini di bawah satu jabatan, di bawah Kementerian Pengangkutan. Cukuplah, semuanya di sana. *Then* boleh menyelesaikan semua masalah, tidak perlu satu mesyuarat, oh ada MAVCOM, *representative* daripada MAVCOM, *representative* daripada DCA, *representative* daripada MOT. Satu mesyuarat 20 orang, 30 orang. Ada kadangkala, ada wakil-wakil tidak hadir, benda tidak boleh jalan. Tugas kita hanya membuat mesyuarat demi mesyuarat sahaja. Itu isu nombor satu.

Kedua adalah isu tentang fi dan sebagainya. Saya nampak bahawa trend seperti tadi, Yang Berhormat Kelana Jaya telah bangkitkan sedikit tentang isu ini bahawa trend sekarang kerajaan adalah untuk mengutip fi, untuk mengutip pelbagai *chargers* dan saya nampak bahawa MAVCOM juga. Dahulu mungkin kerajaan yang menanggung semua perbelanjaan sekarang hendak kutip fi lagi untuk *self-sustenance* untuk MAVCOM. *I don't have a problem*, saya nampak bahawa ada keperluan untuk *self-sustenance* tetapi saya nampak bahawa jangan dia menjadi satu trend untuk membuat *business* pula, sebab *commission* ini dia mempunyai kuasa yang sangat besar dan dia mungkin untuk *develop new areas* dan sebagainya, dia perlukan perbelanjaan. Dia perlukan perbelanjaan, dia akan mengadakan projek. Dia mengadakan projek, dia memerlukan kontrak, dikontrakkan kepada kontraktor dan sebagainya.

Akhirnya siapa yang kena bayar? Semua orang daripada penumpang-penumpang kena bayar, sebab dia kena *self-sustenance*. Sekarang dia caj RM1, lama-lama RM2, RM3, RM5 dan akhirnya RM10. Akhirnya semuanya dia akan, *you are killing the goose that lay the golden eggs* kerana saya nampak bahawa sebenarnya *aviation* ini ia satu sektor yang sangat besar *and expanding*. Ia baik untuk negara, ia baik untuk *tourism* dan sebagainya. Ramai yang datang ke Malaysia kerana di sini menarik dan juga kosnya rendah. Akan tetapi kalau kita *add various charges to it*, *airport tax* telah naik, sekarang ada *civil aviation tax fee*

dan *tax* selepas itu ada *tax* daripada pelancongan, *tourism tax* dan macam-macam *tax* yang telah ditambah, akhirnya ia menjadi sangat berat kepada pelancong-pelancong daripada luar negara. Akhirnya ia akan membebankan dan pelancong akan *think twice before coming to Malaysia*.

So, saya nampak bahawa ini adalah satu yang amat, perlu kita ambil perhatian. *Don't go overboard*. *Commission* harus, Menteri atau MOT harus ada *control* kepada MAVCOM supaya dia *don't go overboard*. Jangan hendak melaksanakan pelbagai projek *just and then you know making it – just to make profit*. Ya, Yang Berhormat Kelana Jaya.

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

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Bayan Baru. Yang Berhormat Bayan Baru, saya sedang cari tentang nombor *tourist arrival*. Kalau dia masuk, dia kena keluar juga. Kalau MAVCOM *tax* lah katakan, fi MAVCOM ini RM1 dan *tourist arrival* dianggarkan 25 juta bukankah ini dana 25 juta tambahan kepada MAVCOM. Tidakkah itu penting. Kita kena tahu sebenarnya apakah kos operasi MAVCOM. 25 juta itu banyak itu *you know*. *To some people maybe not* lah but 25 juta banyak. Kalau fi ini dinaikkan RM10, RM250 juta. Apakah pandangan Yang Berhormat Bayan Baru tentang isu ini?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Yang Berhormat Kelana Jaya. Jadi saya minta Menteri menjawab juga soalan Yang Berhormat Kelana Jaya. Apakah bajet *expenditure* dari segi *commission*. Telah dua tahun beroperasi kita mahu tahu bahawa *collection* macam mana, *expenditure* berapa dan apakah projek-projek yang telah dilaksanakan kerana *commission* ini dia mempunyai kuasa untuk *call tender*. Dia mempunyai kuasa untuk melaksanakan pelbagai aktiviti.

Jadi saya – *don't take it wrongly*. Saya tahu bahawa apabila *aviation sector* mengembang, kita memerlukan ada, *we have to have some expansion*. Kita perlukan laksanakan, *maybe* teknologi yang lebih baik, *air traffic control* yang lebih canggih dan sebagainya, itu tidak ada masalah. Akan tetapi kita mahu tahu bahawa adakah ia dilaksanakan secara open tender, projek itu adakah ia memang betul-betul memanfaatkan sebab kita tahu bahawa ada banyak *airline* yang *complain* bahawa sebenarnya MAVCOM, dia tidak *transparent* sangat, tidak *transparent* dan *friendly*. Jadi ini adalah isu yang kedua, kewangan. Bagaimana

MAVCOM *more transparent* dan jangan hanya sekadar hendak mencari duit untuk membayar *commissioners*, untuk membayar kos operasi *commission*.

Isu yang ketiga adalah tentang *complaint*. Dari segi *complaint* tentang MOT dan MAVCOM daripada AirAsia. Kita selalu nampak bahawa ada pertembungan antara MOT dan juga AirAsia. Saya nampak bahawa selalunya ada perbezaan pendapat. Saya nampak bahawa sebenarnya AirAsia ini mempunyai sumbangan yang besar walaupun ada banyak *complaint*. Saya sendiri pernah ada *complaint* tentang *customer service* dan sebagainya. *If you put the bigger picture*, AirAsia ini mempunyai sumbangan yang sangat besar kepada sektor penerbangan Malaysia di mana dia membawa Malaysia ke satu tahap yang sangat tinggi dari segi penerbangan di Malaysia.

■1250

Kalau kita nampak, saya semalam tengok daripada KLIA1 dan KLIA2, kalau kita perhatikan, KLIA2 yang dioperasikan oleh *mainly by AirAsia*, dia mempunyai *volume* penumpang yang sangat-sangat besar tetapi KLIA1 itu dia lebih sunyi sedikitlah. Okey. Jadi, saya nampak bahawa sumbangan yang sangat besar oleh AirAsia dan saya nampak bahawa MOT harus membawa pelbagai pihak duduk untuk menyelesaikan masalah-masalah yang selalu di *complained* oleh AirAsia. Contohnya adalah tentang bagaimana, bolehkah MOT *liberalised airport* di Malaysia? Bukan hanya oleh MAHB sahaja. *Alright*. Kalau boleh, biarlah operasi lain, *other interested party* tetapi *build airports or operate airports* supaya kita boleh *liberalised sector* kita supaya perkembangan dari segi penerbangan itu akan menjadi lebih rancak lagi.

Isu yang keempat saya hendak tanya Yang Berhormat Menteri adalah isu MAS, okey? Kita tahu bahawa CEO MAS tiba-tiba *resign*. Kita tidak tahu, Khazanah kata dia tidak tahu. Sebagai *biggest shareholder*, dia terkejut. Dia tidak tahu. *Then*, CEO kata sudah beritahu kepada Khazanah. Apa yang berlaku? *It is a mystery*. Takkan CEO of MAS, satu syarikat yang begitu penting, kementerian tidak tahu atau Khazanah tidak tahu tentang CEO nya akan *resign*? Saya nampak bahawa ini adalah satu isu yang sangat besar. Kalau bos tidak tahu CEO akan *resign*, *then you have a problem*. *You are not controlling, yeah, what you called, your employee*.

Jadi saya nampak bahawa kementerian harus jawab dan apakah *succession plan*? Adakah ini CEO yang baru adalah *according to your news report*, dia ini memang ada *succession plan*? Akan tetapi dalam tiga tahun, *sorry*, minta

maaf ya. Dalam dua tahun, ada dua CEO yang *resign* daripada MAS. Bukankah ini satu masalah yang besar? Adakah campur tangan politik? Adakah campur tangan Khazanah yang berlebihan yang menyebabkan CEOs itu tidak boleh tahan, baru mereka *resign*? Ini kerana kita tahu dari segi sektor penerbangan, kedua-dua CEO yang *resign* itu memang orang yang terkenal dan di mana – Okey, Yang Berhormat Kelana Jaya.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Terima kasih Yang Berhormat Bayan Baru. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Pada pendapat Yang Berhormat Bayan Baru, adakah ini berkaitan dengan *visit* daripada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri ke Donald Trump di mana terdapat *announcement* yang begitu besar tentang pembelian *Boeing*. *You think this is related or not?* Minta *opinion*-lah. Terima kasih.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih. Memang ada ura-ura bahawa ini *related* sebab membeli USD10 bilion kapal terbang yang baru. Adakah ini *part of the plan* atau adakah CEO atau MAS tahu tentang itu? Atau Khazanah yang beli selepas itu *force MAS to rent from it?* Sebab kita tahu bahawa sekarang adalah MAS menyewa kapal terbang daripada Khazanah dan sebagainya. So, adakah ini *part of the plan or it is just an ad hoc just to please Donald Trump* untuk *make America great again* menggunakan cukai, wang, duit rakyat Malaysia? Jadi ini adalah soalan-soalan, kenapa CEO boleh *resign* begitu sahaja selepas satu bulan, selepas satu bulan Yang Amat Berhormat Perdana Menteri *visit* Donald Trump.

Jadi selepas itu, saya juga nampak bahawa MAS sebenarnya, dia mempunyai *14 board of directors*. *Okay? Board of directors, 14. 14 board of directors*. Terlampau banyak. Berapa ramai *board of directors?* Mungkin mereka campur tangan dan sebagainya. Kita tahu bahawa *board of directors* bukan *expert* dari segi *running an airline*. Mereka mungkin ada kepakaran yang lain tetapi mereka dilantik oleh *board of directors*. Selalunya *board of directors* ini dilantik oleh Yang Berhormat Menteri atau Yang Amat Berhormat Perdana Menteri. Jadi saya nampak mungkin, adakah ini ada campur tangan politik atau pertimbangan kontrak-kontrak oleh *politically interested parties* yang memaksa, terpaksa CEO MAS *resign*?

CEO MAS yang *resign*, yang terdahulu itu dikatakan *resign* kerana tidak tahan dengan rasuah di dalam MAS sendiri. Terlampau banyak isu rasuah dalam MAS, terpaksa dia *resign* kerana dia tahu tidak dapat *turnaround*. Jadi ini adalah

telah di-report dalam *The Edge*, minggu ini. *The Edge*, minggu ini telah membuat satu laporan tentang isu ini. Saya nampak bahawa Yang Berhormat Menteri kena jawab. Ini *The Edge* dibaca oleh *what you called, top executives. The financial sectors*. Orang-orang yang mempunyai kepakaran. Ia tidak buat laporan sewenang-wenangnya seperti *Utusan Malaysia*. Okey? Jadi ada kebenaran.

Jadi saya nampak bahawa – kalau Yang Berhormat Menteri belum baca *The Edge* minggu ini, tolong pergi baca selepas itu, selepas penggulungan Yang Berhormat Menteri boleh jawab balik kepada Dewan supaya memberi satu penjelasan kepada isu MAS.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Yang Berhormat Bayan Baru. Sekejap.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Boleh. Silakan.

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya mendengar perbincangan daripada Yang Berhormat berkaitan isu CEO ini, CEO daripada MAS ini dan juga beberapa isu berkaitan dengan MAS. Saya hendak cadangkan kepada Yang Berhormat, daripada kita sibuk mengadakan spekulasi, membuat pertanyaan dan persoalan yang saya rasa akan mengelirukan Dewan dan juga mengelirukan rakyat di luar, adalah lebih baik kalau sekiranya ada pihak-pihak yang terlibat dengan perkara-perkara ini, yang tahu tentang penyelewengan dan apa juga perkara yang disebut oleh Yang Berhormat tadi, supaya dapat membuat laporan kepada pihak SPRM. Apa pandangan Yang Berhormat tentang isu ini?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Ya, kerana ada banyak yang mengelirukan, jadi saya hendak tanya Yang Berhormat Menteri sebab Dewan ini adalah forum yang paling betul untuk Yang Berhormat Menteri menjawab. *Clear the air. That's our job. Okay?* Kalau kita ada isu-isu seperti rasuah dan penyelewengan, ia bukan senang untuk dikesan. Itu sebab kita mengharapkan Yang Berhormat Menteri dan MAVCOM untuk...

Tuan Anuar bin Abd. Manap [Sekijang]: Maksudnya Yang Berhormat tidak percaya kepada SPRM?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Biar mereka buat kerja mereka kerana ada orang yang takut hendak melaporkan isu rasuah. *Okay?* Jadi kalau hendak tunggu sampai SPRM siasat, ia sudah parahlah seperti yang berlaku kepada FELDA, apa yang berlaku kepada 1MDB, dah menjadi parah. Okey? Jadi sekarang, kita mahu MAVCOM untuk menjalankan tugas. Kita mahu MOT untuk

menjalankan tugas, okey? Itulah sebab kita bangkitkan isu ini. Ya, jadi saya minta Yang Berhormat Menteri supaya *once and for all, clear the issue of MAS* dan juga peletakan jawatan CEO MAS, bukan satu ya, dua orang CEO.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Yang Berhormat Bayan Baru, sedikit.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Ya. Silakan.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Yang Berhormat Bayan baru sekarang bercakap fasal apa ini? Pindaan?

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

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Selalu, apa ini? *You* diamlah, *shut up!* Okey, sekarang bercerita berkenaan dengan apa? Pindaan fasal apa? Saya hendak tahu itu sahaja. Pindaan apa kena-mengena dengan peletakan jawatan CEO MAS dan sebagainya? Apa kena-mengena dengan pindaan kita dalam pengutipan *fees* dan juga caj-caj yang dikenakan? Saya rasa tidak ada kena langsung. Jadi saya tidak mahu jadikan ia sebagai satu...

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Yang Berhormat Setiu. Boleh? Saya jawab.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Dah. Siapa yang tanya soalan tadi?

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Yang Berhormat Kuala Selangor bercakap tentang MAS tadi, sebab itu dia cakap.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Saya tidak hendak menggunakan peraturan mesyuarat.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: *You* tidak dengar kah? Yang Berhormat Kuala Selangor cakap tadi?

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Akan tetapi saya...

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Dia baru masuk Dewan, Tuan Yang di-Pertua. Maafkan dia, maafkan dia. Baru masuk Dewan.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Saya tidak hendak guna peraturan Dewan, yang saya hendak guna sekarang, apa kena-mengena peletakan jawatan dengan pindaan yang kita buat sekarang? Tidak ada kena-mengena langsung.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Setiu, Yang Berhormat Setiu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Jadi saya pun, saya tidak boleh dengarlah kalau perkara-perkara yang lari daripada perbincangan asal kita.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Setiu. Duduk. Yang Berhormat Setiu, jangan *defensive*.

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

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Memang sudah pukul satu, sudah pun. Bukan teh sudah. Sudah makan tengah hari.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Setiu, jangan *defensive*. Biar Yang Berhormat Menteri jawab.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Tidak, Yang Berhormat Bayan Baru. Kita ini, Yang Berhormat Bayan Baru, peguam.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Ini isu penerbangan di bawah MOT.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Yang itu peguam yang tidak guna.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Di bawah Yang Berhormat Menteri. Janganlah...

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Peguam, kalau peguam kena faham setiap peraturan kita buat. Masalah sekarang ini, peraturan kita buat tetapi kita langgar.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Yang Berhormat Setiu, jangan *defensive*. Kalau *defensive*, maksud ada undang di sebalik batu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: No, saya tidak *defensive*. Bukan.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Adakah undang di sebalik batu?

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Bukan!

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Biarlah kerajaan jawab.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Maksud saya sekarang, dalam perbincangan kita, *you* hendak bawa, boleh bawa esok apabila kita bajet esok, dalam hal-hal bajet boleh kita gunakan. Akan tetapi sekarang bukan masalah soal bajet.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Tidak mengapa, tidak mengapa. Terima kasih Yang Berhormat.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Masalahnya sekarang, pindaan berkenaan dengan *fees* yang dikenakan oleh MAVCOM. Itu sahaja.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Okey, terima kasih.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Jadi kalau kita lari, maknanya sampai bila kita hendak selesai? Bawa isu yang tidak kena-mengena dengan pindaan kita?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Tuan Yang di-Pertua, saya ada satu atau dua isu. Selepas ini, boleh? Terima kasih.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Okey, 36(1). Peraturan Mesyuarat 36(1) terpakai peraturan Dewan.

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

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Saya sambung selepas...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Sri Haji Ismail bin Haji Mohamed Said]: Yang Berhormat, jam sudah melepasi jam satu. Jadi saya tangguhkan persidangan sehingga jam 2.30 petang di mana Yang Berhormat Bayan Baru akan menyambung. Terima kasih.

[Mesyuarat dtempohkan pada pukul 1.02 petang]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Tuan Yang di-Pertua *mempengerusikan Mesyuarat*]

Tuan Yang di-Pertua: Sila Yang Berhormat Bayan Baru.

2.32 ptg

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, kerana memberi peluang untuk melanjutkan perbincangan saya tentang MAVCOM. Tuan Yang di-Pertua, tadi saya telah bangkitkan beberapa isu dan sekarang saya hendak sambung dua, tiga isu lagi sahaja. Tadi saya telah bangkitkan tentang—sekarang *aviation charges* terhadap *passenger* atau pengguna penerbangan di Malaysia semakin meningkat kerana kita ada *airport tax* dan kita tahu bahawa *airport tax* ini ia akan meningkat tidak lama lagi. Saya difahamkan bahawa KLIA 2 pun akan ditingkatkan daripada RM50 kepada RM73 kalau pergi ke luar negeri.

Kita sekarang ada *departure tax*. Apabila kita beli tiket ada, *services charges* dan saya difahamkan ada lagi *new taxes* seperti *advanced passenger security screening (APSS) charges* yang akan mungkin mencapai USD10 ataupun RM42. Jadi, semua ini kalau kita tambah keseluruhan itu ia boleh mencapai lebih daripada RM100. Kalau katakan RM73 untuk *airport tax*, tambah RM1 *departure*

tax = RM74, tambah *services charges* mungkin ada mencapai RM30, so RM104. Lepas itu ada APSS - RM40, RM140 *something*, RM150. Itu hanya pergi ke luar negara, mungkin pergi ke Singapura yang sangat dekat atau pergi ke Krabi, pergi ke Indonesia dan sebagainya yang— *ASEAN region* mungkin akan- *charges*nya mungkin rendah tetapi RM150 cukai atau *charges* terhadap seorang penumpang ini amat membebankan.

Kita tahu bahawa sebenarnya MAVCOM ini ia sepatutnya membantu *expand the cake*, ia patutnya harusnya mempunyai objektif untuk *expand civil aviation cake*. Menarik lebih ramai orang datang ke Malaysia, menarik lebih ramai orang menggunakan kapal terbang untuk— *so that we become aviation hub*. Akan tetapi dengan segala *charges* ini, fi, cukai, *charges* ia akan '*kill the goose that laid the golden eggs*'. Jadi, ini menjadi masalah. Kalau kita bandingkan dengan negara-negara lain yang cuba berebut untuk menjadi *aviation hub*, ia akan *reduce all these*. Ia akan *reduce airport tax* seperti apa yang berlaku di Indonesia sekarang. Indonesia sekarang dia *cut airport taxes*.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Yang Berhormat Bayan Baru, hendak tanya sikit?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Sila.

Dr. Ong Kian Ming [Serdang]: Yang Berhormat Bayan Baru, saya juga difahamkan bahawa sebahagian daripada *airport tax* ini dikutip *on behalf of KLIA Express*. Sebelum ini RM5 untuk setiap penumpang. Saya rasa ini adalah digunakan untuk bayar KLIA *Express* kerana *concession agreement* yang mereka telah tandatangani dengan kerajaan pada masa itu saya rasa terlalu tinggi. Selepas itu, pampasan yang mereka hendak kira daripada pihak kerajaan lebih daripada RM2 bilion. Adakah Menteri patut jelaskan sama ada *airport tax* yang dikutip oleh *on behalf of KLIA Express* ini akan ditambah akibat daripada pemindaan undang-undang ini? Apakah beban yang akan diletakkan di atas penumpang yang menggunakan KLIA *Express* ini?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Yang Berhormat Serdang, kerana membangkitkan isu ini. Saya minta Menteri jawab. Walaupun ia mungkin tidak kena mengena dengan MAVCOM *Bill* tapi saya rasa Menteri mempunyai tanggungjawab untuk berterus terang pada Dewan Rakyat ini tentang isu ini. Ini sebab kita tahu bahawa KLIA *Express* itu *is unfair deal*. Oleh kerana apabila membina KLIA *Express*, dijanjikan apabila kontraktor atau *this company* datang, dia menjanjikan *passenger* yang sangat tinggi dan kerajaan *signed*, kalau

tidak mencapai penumpang yang begitu tinggi, kerajaan akan membuat pampasan.

Akhirnya, memang tidak mempunyai penumpang yang begitu tinggi. Jadi, terpaksa kerajaan membayar pampasan. Inilah yang kita bangkitkan dalam Dewan Rakyat dan pelbagai forum. Kita tahu bahawa ini akan berlaku dan kita sekarang kluatir akan berlaku kepada *KL-Singapore, this high-speed rail* (HSR) dan juga apa yang berlaku kepada ECRL kerana *projection* sangat tinggi tetapi sebenarnya *there's no that such market*. Ya, Yang Berhormat Sungai Petani.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, sihat Tuan Yang di-Pertua?

Tuan Yang di-Pertua: Ya.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: *Alhamdulillah*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, kerana memberi peluang kepada saya untuk mencelah. Saya hendak tanya Yang Berhormat Bayan Baru, di antara sebab penyebab dan di antara fungsi yang telah pun dinyatakan apabila kita buat Suruhanjaya MAVCOM ini. Pada tahun 2016, di antara ialah *to regulate economic and commercial matters related to civil aviation* di Malaysia. Maknanya, Suruhanjaya ini ditubuhkan juga memantau dan melihat bagaimanakah boleh isu-isu ekonomi dan *commercial matters* *diregulatekan*. Maknanya, kalau ada *airlines* hendak minta *route* baru, *airlines* hendak minta pergi ke tempat-tempat yang baru.

Contohnya seperti AirAsia. AirAsia di antara penerbangan yang telah pun menerokai banyak kawasan-kawasan yang sebelum ini tidak difikirkan, Tuan Yang di-Pertua. Lombok tiga, empat tahun dulu siapalah hendak pergi Lombok ini? Akan tetapi sekarang ini ramai orang pergi ke Lombok. Begitu juga tempat-tempat terpencil di seluruh dunia yang telah pun dimasuki oleh *airlines* selepas AirAsia.

■1440

Soalan saya kepada Yang Berhormat Bayan Baru, adakah di antara fungsi Suruhanjaya ini ialah untuk *regulate economic* dan *commercial matters* ini memberikan tumpuan kepada betul-betul isu ekonomi? Atau ianya menjadi penghalang? Saya dimaklumkan ada juga isu-isu yang kadang-kadang sepatutnya kita *promote airline* kita tapi *instead of getting favoritism from our own* Suruhanjaya, Suruhanjaya yang menghalang *airline* kita pergi ke tempat-tempat tertentu, sebaliknya memberikan peluang kepada orang lain pula mendapat *route* yang lebih *commercially viable*. Itu yang pertama, Yang Berhormat Bayan Baru.

Yang keduanya, saya sedang memerhatikan bahawa dewasa ini sudah ada berbagai-bagai *charges* yang dikenakan kepada bukan saja *airline* tetapi juga *passengers*, Tuan Yang di-Pertua. Saya tidak pasti sama ada *charges-charges* yang kita kenakan ini memberikan *advantage* kepada kita. Contohnya, pertama sekali, *increase airport tax at KLIA* daripada RM50, Tuan Yang di-Pertua, kepada RM73 sekarang ini ya. Yang kedua, kita perkenalkan pula *departure tax of RM1*. *Departure tax*, maknanya orang hendak keluar daripada *airport*. Bukan ke luar negeri. Keluar daripada *airport* ini kena RM1 sekarang ini.

Kemudian kita ada APSS yang kononnya akan pergi ke KDN lah. Saya tidak tahulah apa benda APSS ini. Tetapi oleh kerana *security system* dan sebagainya, kita akan kena pula RM10...

Seorang Ahli: USD10.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: *Sorry*. USD10, Tuan Yang di-Pertua. Saya minta maaf. Kemudian akan berlaku pula ialah *increase DCA fees* disebabkan oleh *corporatization*. Ini DCA pun *problem*, Tuan Yang di-Pertua. Bila dia *corporatized* saja, tentulah bila dia satu *corporation*, dia akan buat duit, dia akan buat untung dan sudah pasti keuntungan itu bukan datang dari langit tapi dari kita sendiri yang menggunakan *airline* ini.

Kemudian, kita ada *increase Malaysian MAHB services charge at KLIA2*. Kemudian, kita pula ada yang telah pun diluluskan oleh kita juga di sini ialah *tourism tax* iaitu RM10 untuk setiap malam untuk orang-orang luar yang bukan Malaysia.

Tuan Yang di-Pertua, yang saya hendak sebut di sini ialah dalam keadaan dunia yang makin kompetitif untuk mendapatkan *tourism*, Indonesia saya dimaklumkan telah pun menghapuskan hampir semua *charges* yang dianggap menghalang daripada orang masuk ke negeri dia. Sebab itu sekarang ini orang berduyun-duyun datang ke Indonesia. Walaupun orang kompelin kadang-kadang dibandingkan servis mereka dengan servis kita atau negeri-negeri lain, tetapi orang datang kerana murah.

Begitu juga Vietnam. Baju *coat* saya pakai ini, Tuan Yang di-Pertua, kain dia daripada Vietnam. Kalau saya beli dekat Malaysia harga dia RM300, RM400. Pergi Vietnam, beli kain buat dengan *tailor* baru RM210. Segak, Tuan Yang di-Pertua. RM210. Orang pun tidak kenal. Maknanya, saya sanggup pergi Vietnam bukan saja murah tapi harga murah, kain murah, suasana cantik. Jadi tentulah saya akan pergi Vietnam. Jadi maknanya kalau kita dapat brosur di antara

bandingkan Malaysia, Vietnam dan Indonesia, sudah tentu Malaysia akan tertinggal sebab kita ada, Yang Berhormat Menteri, 10 *charges*. Ini 10 yang akan datang ini. Enam sudah *approved*.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat, Yang Berhormat hendak berhujah kah dalam ini?

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Saya hendak tanya *last* sekali, Tuan Yang di-Pertua.

[*Dewan Ketawa*]

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Ayat penutup saya, Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Saya seronok dengar hujah Yang Berhormat tetapi *floor* adalah Yang Berhormat Bayan Baru.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Saya faham, Tuan Yang di-Pertua. Cuma, *paragraph* terakhir saya, Tuan Yang di-Pertua. Adakah Yang Berhormat Bayan Baru bersetuju dengan saya bahawa cukuplah, kalau kita betul serius untuk membawa bukan saja *tourist* di sekitar Asia tetapi juga seluruh dunia datang, kita kena fikirkan secara komersial bahawa adalah logik untuk tidak mengenakan *charges extra* ini semata-mata untuk menyelesaikan masalah lain yang bukan masalah pokok kita? Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Yang Berhormat Sungai Petani atas pencelahan dan juga perbahasan Yang Berhormat Sungai Petani. Itulah, saya hendak masukkan ucapan Yang Berhormat Sungai Petani dalam ucapan saya dan minta Yang Berhormat Menteri jawab.

Kita tahu bahawa sebenarnya *airline industry* di seluruh dunia sedang mengalami *liberalization*. Ia cuba menarik sebanyak mana *tourist* atau penumpang atau *passengers* dan sebagainya ke negara masing-masing. Jadi masing-masing berebut-rebut. Dan kita berjaya kerana kita ada AirAsia yang membawa banyak penumpang ke Malaysia. Jadi saya nampak bahawa liberalisasi itu amat penting.

Tetapi sekarang polisi kerajaan menjadi *monetization*. Daripada *liberalization* itu yang membenarkan beberapa *airline* yang *successful* seperti AirAsia, mungkin kita boleh tambah lagi Firefly dan juga Malindo, tetapi sekarang lepas ada perkembangan sedikit, kita menjadi tamak. Kita mahu *monetization*, kita hendak cuba *squeeze* duit penumpang-penumpang kita supaya kita boleh—kerana kita *over spent*. Kita *over spent* membina KLIA2. Daripada bajet RM2 bilion jadi RM4 bilion dan mungkin RM5 bilion lepas semua itu. Lepas itu, bina kedai-

kedai yang kebanyakan masa itu kosong, tidak ada orang yang pergi, tidak ada *customer*. Kedai-kedai banyak yang tutup.

Jadi, sebenarnya *airport* ini dia sebenar kena fokus kepada servis sebagai *airport*, bukan untuk kedai. Kita tahu bahawa servis dekat *airport* itu pun tidak berapa memuaskan. Tengok *toilet* KLIA2, teruk. Kita pergi *toilet* sahaja, *you* tengok dia punya bau, dengan dia punya kebersihan dan sebagainya memang tidak mencapai satu *airport* yang internasional. Jadi saya minta Yang Berhormat Menteri, tolonglah, MAVCOM itu dia kena fokus kepada *regulate* dan *make sure* bahawa *airport* di Malaysia itu mencapai *certain international standard*. Bukan buat macam-macam ya.

Okey, saya hendak masuk kepada *airport* di Subang ya. Kita tahu bahawa *Subang Airport* juga adalah di bawah *regulate under MAVCOM* dan saya minta supaya kementerian dan juga MAVCOM memberi satu penyelesaian kepada *traffic jam* di sana kerana *traffic jam* di sana sebab penumpang semakin meningkat. Itu bab pertama. Kedua adalah disebabkan oleh *illegal parking*. *Illegal parking* di *Subang Airport* itu sangat teruk menyebabkan *jam*. Ada orang yang *miss the flight* disebabkan oleh *jam* di sana. Jadi, macam-macamlah.

Dan di dalam itu, dia macam pasar malam ya. Di dalam *Subang Airport* itu macam pasar malam. Rata-rata ada kedai, gerai-gerai dan sebagainya. Dan di *waiting hall* itu, *departure hall* itu, kerusi rosak. Kerusi rosak, tidak ada orang *repair*, tidak ada *replacement* dan sebagainya. *Toilet* pun teruklah. Kebersihan itu teruk. *Aircon* panas, tidak berapa berfungsi. *This are the issues that* sebenarnya MoT perlu memberi perhatian tetapi sekarang kuasa telah diberikan kepada MAVCOM. Jadi, MoT kehilangan kuasa untuk *control*. Jadi saya minta Yang Berhormat Menteri betul-betul memberi perhatian kepada ini.

Last isu adalah tentang *Penang International Airport* ya. Saya difahamkan bahawa *Penang International Airport* di Bayan Lepas akan diperluaskan, diperbesarkan, *airport expansion*, sebab sekarang dia telah mencapai maksimum kapasiti enam juta penumpang dan sekarang di *Penang Airport* itu pun sangat-sangat sesak seperti pasar malam juga. Saya minta— apakah perancangan yang terbaru? Kerana saya pernah dengar Yang Berhormat Menteri Pengangkutan kata akan diperluaskan kepada 10 juta penumpang, akan dilaksanakan. *Rolling plan* telah diluluskan tetapi telah lama dengar tetapi tidak ada pengumuman, tidak ada pelan dan sebagainya. Saya minta Yang Berhormat Menteri jawab tentang isu *expansion of Penang International Airport*.

Saya juga hendak minta Yang Berhormat Menteri beri perhatian atau memberi *instruction* kepada *Penang International Airport* bahawa kita perlukan bantuan dan juga kerjasama *Penang International Airport* untuk menyelesaikan masalah banjir di sekitar *airport*. Sebab, kita ada masalah banjir tetapi sesetengah longkang dan sebagainya melalui kawasan *airport* dan kita tengah ada rancangan untuk menyelesaikan masalah tetapi *Penang International Airport* dia lambat respons sebab dia ada *jurisdiction* dan sebagainya. Jadi, saya minta Menteri memberi perhatian di sana.

■1450

Akhir sekali, kalau *Penang International Airport* ingin membuat *expansion*, pembesaran dan sebagainya, saya mintalah Menteri supaya lantiklah kontraktor yang betul-betul boleh buat kerja kerana *the last time, the previous job* yang *expansion* itu teruk, *workmanship*nya teruk. Itu bukan *international standard workmanship*. Dia ini kontraktor yang tidak boleh pakai. Jadi banyak isu, banyak rosak, *airport* sendiri pun banjir. Jadi, ini adalah isu-isu yang saya ingin bangkitkan di sini. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Tebrau, sila.

2.50 ptg.

Datuk Khoo Soo Seang [Tebrau]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Tuan Yang di-Pertua, pada keseluruhannya saya ingat rang undang-undang MAVCOM itu adalah amat positif. Jadi saya hanya ada beberapa soalan untuk minta penjelasan dan juga sedikit pandangan sahaja. Pertama, berkenaan dengan pindaan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, kerajaan ingin mengenakan caj ke atas penumpang yang masuk dan keluar dari Malaysia. Pertanyaan saya yang pertama ialah, apakah kriteria yang diguna pakai untuk menentukan amaun caj penumpang itu? Buat sementara ini RM1, tetapi selepas itu macam mana kita hendak tentukan kadar caj?

Kedua, berapakah anggaran pendapatan daripada caj penumpang tersebut berdasarkan kepada cadangan caj sekarang? Soalan yang ketiga ialah apakah kegunaan pendapatan daripada caj tersebut? Adakah ia semata-mata untuk kos dan perbelanjaan pengurusan MAVCOM ataupun termasuk infrastruktur lapangan-lapangan terbang?

Soalan yang keempat Tuan Yang di-Pertua, ialah tanggungjawab siapakah tentang kesempurnaan kemudahan di lapangan-lapangan penerbangan dan

perkhidmatan tren-tren di lapangan terbang? Adakah MAVCOM mempunyai pengaruh ataupun kuasa dalam isu tersebut? Saya berharap bahawa kerajaan memastikan para penumpang merasa caj yang mereka bayar itu mendatangkan manfaat kepada mereka.

Tuan Yang di-Pertua, berkenaan dengan skop dan fungsi MAVCOM iaitu di antaranya ialah mengeluarkan lesen dan permit kepada penyedia perkhidmatan penerbangan. Saya ingin tanya, apakah kriteria untuk menentukan bilangan lesen dan berapa banyak kategori? Kedua, berkenaan dengan mengawal selia caj bagi perkhidmatan penerbangan, soalan saya ialah adakah bercadang untuk memberi diskaun khas kepada negara-negara ASEAN? Juga saya berharap bahawa kuasa tersebut akan digunakan semasa acara-acara besar di dalam negeri ataupun antarabangsa seperti SEA Games, Kempen Cuti-Cuti Malaysia dan sebagainya untuk mempromosikan industri pelancongan di Malaysia.

Skop yang ketiga yang saya hendak sentuh ialah mengawal selia perkara berhubung persaingan dalam industri penerbangan awam. Soalan saya ialah, apakah mekanisme yang akan diguna pakai untuk memastikan kuasa tersebut digunakan secara saksama dan adil?

Berkenaan dengan skop tentang hal-hal pengguna seperti mewujudkan mekanisme perlindungan pengguna dan menerima aduan pengguna, saya hendak tanya Kementerian Pengangkutan, apakah mekanisme yang akan dicadangkan untuk perlindungan pengguna dan juga penerimaan aduan pengguna? Kenapakah MAVCOM hanya akan menerima aduan daripada penumpang sekiranya syarikat penerbangan tidak melayan aduan selepas 30 hari? Kenapa begitu lama? Kenapa mereka perlu tunggu selama 30 hari? Pada saya, itu agak lama. Selepas 30 hari itu, kalau penumpang buat aduan, berapa lama lagi tempoh masa yang diperlukan oleh MAVCOM untuk menyelesaikan aduan-aduan yang berkenaan? Cadangan saya ialah tempoh 30 hari itu boleh disingkatkan ataupun kita benarkan penumpang buat aduan secara serentak kepada syarikat penerbangan dan juga MAVCOM. Jadi, mereka buat aduan serentak dan mungkin MAVCOM boleh pantau kemajuan aduan tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, statistik terbaru yang dilaporkan dalam media bahawa MAVCOM telah menerima 677 aduan dan sebanyak 9.1 peratus kes ini diselesaikan. Saya ingin tahu, adakah kes-kes ini melibatkan syarikat penerbangan daripada luar Malaysia dan juga lapangan terbang di luar Malaysia serta apakah tindakan terhadap syarikat-syarikat yang berkenaan. Pertanyaan

saya yang terakhir ialah, adakah lapangan terbang di Malaysia berkuasa menghalang syarikat penerbangan dari luar negara mendarat dan sebagainya sekiranya tidak mematuhi garis panduan daripada MAVCOM?

Maka pada keseluruhannya, pindaan ini adalah bagus. Namun, kerajaan harus menjamin bahawa hak penumpang dan pelanggan bukan sahaja dilindungi tetapi diperkasakan. Dengan itu Tuan Yang di-Pertua, Tebrau menyokong Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia (Pindaan) 2017. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

2.57 ptg.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberikan ruang dan peluang kepada saya untuk membahaskan rang undang-undang ini. Saya ingin mengutip daripada Akta 771 yang diluluskan pada tahun 2015. Walaupun ia tidak dirangkumkan dalam proses pindaan pada kali ini, tetapi saya ingin menggunakan kesempatan ini untuk memperingati MAVCOM bahawa dalam Akta 771 ini iaitu di Fasal 10 ialah mengenai perlindungan pengguna dan di bawah fasal ini terdapat seksyen 69 yang menekankan tentang keperluan yang ada satu kod pengguna ataupun dalam bahasa Inggerisnya *the consumer code* dan saya ingin memetik, "*The Commission may prescribe a consumer code to be published in the Gazette which may include requirements on minimum policies and practices for; (a) - reasonably meeting consumer requirements, (b) - the handling of consumer complaints and compensation of consumers in case of breach of the consumer code...*" and (c), (d), dan (e) dan sebagainya.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menegaskan di sini bahawa sering kali kita kedengaran yang MAVCOM sejak penubuhannya pada bulan Mac tahun lepas dan telah menerima 677 aduan dan kebanyakan aduan itu adalah berkaitan dengan sungutan dan juga aduan, komplain daripada para pengguna yang mereka tidak dapat mencari laluan-laluan untuk mengatasi masalah mereka ataupun untuk menyelesaikan masalah mereka oleh kerana kod *consumer* itu setakat ini belum terbentuk. Saya hendak tanya kepada Menteri berkenaan, bilakah kod *consumer* yang ditauliahkan di bawah subseksyen 69(1) dan juga 70 itu harus dimantapkan dan juga diterbitkan secara rasmi supaya segala laluan itu

ada dia punya SOP, supaya segala aduan itu dapat diselesaikan secara telus sekali.

Kedua itu, saya ingin mengutip daripada pengalaman saya apabila dalam mesyuarat kali yang lepas, saya telah membangkitkan satu perkara mengenai aduan *consumer* mengenai apa yang telah termeterai dalam kontrak kepada pengguna iaitu penumpang MH, Malaysia Airlines di mana bagi semua pelanggan yang taat kepada Malaysia Airlines telah pun diberikan kad-kad *loyalty* yang dipanggil sebagai Enrich dan Enrich itu dibahagikan kepada beberapa tingkat. Tingkat yang tertinggi sekali ialah platinum.

■1500

Yang kedua ialah *gold* dan ada yang *silver* dan sebagainya. Jadi apabila kita memesan, membeli satu *air ticket* di bawah penerbangan Malaysia Airlines tetapi ia buat *codeshare* dengan Firefly katakan di antara Pulau Pinang ke Kuala Lumpur. Walaupun kita membeli, menempah dan membayar *air ticket* itu sebagai satu penerbangan melalui MH, walaupun ia dioperasikan oleh Firefly tetapi Firefly itu merupakan satu *codeshare*. Akan tetapi dalam hal ini, *point* yang diberikan kepada pemegang kad ketaatsetiaan itu, *the loyalty card enrich* itu tidak dihargai dan tidak ditepati.

So, saya membawakan perkara ini kepada Menteri berkenaan pada mesyuarat yang lepas tetapi jawapan yang tertulis secara bertulis itu ialah bahawa perkara MAVCOM, tugasnya hanya tertumpu kepada bidang komersial di antara semua pembekal perkhidmatan yang berkaitan dengan *aviation*. Jadi saya hendak kata kalaulah begitu, jadi kenapa kita muatkan fasal 10 ini tentang *consumer protection* tetapi perkara *consumer protection* itu tidak dipelihara?

So, itu ialah satu pencabulan kepada kontrak, satu pencabulan kepada susuk berniaga dan saya pastikan MAVCOM itu harus mengambil perkara ini secara penting sekali supaya perkara macam ini tidak diabaikan. Apabila seseorang Ahli Parlimen membawakan satu soalan yang spesifik dalam Dewan Rakyat tetapi jawapannya begitu meleleh sekali. Saya rasa hampa. Jadi saya minta perhatian daripada Menteri berkenaan.

Yang kedua, saya baca juga, tujuan pindaan kali ini barangkali boleh dirangkum dalam tiga bidang. Yang pertama ialah untuk mempertingkatkan keberkesanan MAVCOM dalam menjalankan fungsi dan kuasanya di bawah Akta 771. Jadi saya hendak ulangi sekali, dalam Akta 771 itu, *consumer protection* merupakan satu komponen yang begitu penting dan tidak boleh diabaikan.

Yang kedua, tujuannya ialah untuk memastikan bahawa MAVCOM akan mempunyai sumber kewangan yang mencukupi secara berterusan bagi melindungi hak dan kepentingan pengguna dan pembangunan industri penerbangan di Malaysia. Sekali lagi dari segi pengguna, kepentingan pengguna juga dititikberatkan.

Tujuan yang ketiga dalam pindaan kali ini ialah supaya mengenalkan penalti kewangan untuk mengenakan atau memungut caj ke atas penumpang di lapangan terbang di Malaysia bagi perkhidmatan pengawalseliaan yang diberikan oleh suruhanjaya. Jadi saya akan sentuh tentang dua perkara iaitu tentang kuasa yang diberikan definisi yang lebih tepat lagi dari segi pengenalan perjalanan yang baharu ataupun *the route approval*.

Jadi kalau dalam akta versi 2015, kuasa MAVCOM hanya tertumpu kepada penentuan perjalanan *the route* untuk penerbangan di sektor domestik. Akan tetapi dalam pindaan ini, kuasa MAVCOM itu telah diberikan definisi yang lebih baharu supaya kuasa MAVCOM akan menentukan sama ada mana-mana permohonan syarikat penerbangan bagi menubuhkan perjalanan ataupun *route* antarabangsa yang baharu akan dikenakan.

Kebiasaannya yang kita dengar daripada syarikat penerbangan tempatan ialah walaupun ingin kita membawa lebih banyak pelancong dan juga pelawat dari luar negara ke Malaysia tetapi *point to point destination* yang akan ditubuhkan menerusi perjalanan yang baharu ataupun *route* yang baharu itu sering kali *the standard operating procedure* bagi MAVCOM itu ialah untuk menolak dulu tidak kira apakah dia punya alasan supaya sesuatu penerbangan, sesuatu *route* yang baharu antarabangsa diminta tetapi walaupun kita dah sering dengar ada polisi ataupun dasar *open sky*, udara terbuka telah mula dipraktikkan di kalangan negara-negara ASEAN tetapi di Malaysia sendiri, kita menolak kemasukan pelancong dan juga pelawat malah ada juga pelabur kerana kita tidak menyediakan ataupun kita tidak memberi restu, pihak MAVCOM tidak memberi restunya supaya *route* yang baharu bagi sektor antarabangsa itu diberikan berdasarkan komersial dan bukan berdasarkan polisi yang *open sky*.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: [Bangun]

Tuan Sivakumar Varatharaju Naidu [Batu Gajah]: [Bangun]

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Ada dua rakan saya. Yang Berhormat Sungai Petani.

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Tuan Yang di-Pertua, terima kasih. Yang Berhormat Jelutong, tadi Yang Berhormat ada mengatakan bahawa agak ganjil di sini di mana dalam keadaan *enterprise*, industri yang akan berlumba-lumba untuk mempertingkatkan perniagaannya, sudah tentulah dia akan membuat keputusan-keputusan komersial ke manakah dia hendak pergi khususnya di luar negara. Tiba-tiba kita wujudkan pula satu suruhanjaya yang akan mengawal syarikat-syarikat kita ke mana dia harus pergi, ke mana harus tidak pergi.

Bukankah ini satu yang agak paradoks dalam keadaan kita hendak memperbanyakkan perniagaan kita tetapi kita tubuhkan satu suruhanjaya hendak menyekat ataupun hendak *regulate* kononnya manakah yang patut kamu pergi, yang mana tidak patut pergi sedangkan ini ialah *commercial decision*. Apa pandangan Yang Berhormat Jelutong tentang perkara ini?

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih rakan saya daripada Sungai Petani. Saya rasa *you have hit the nail right on the head* sebab apa yang kita rasakan penentuan sesuatu sektor antarabangsa ada risikonya, memang dan risiko itu tidak dibebankan ke atas MAVCOM, risiko itu tidak dibebankan ke atas Kementerian Pengangkutan. Risiko itu hanya akan dibebankan ke atas syarikat penerbangan yang memilih untuk membuka *route* yang baharu. Jadi saya rasa apa Yang Berhormat Sungai Petani cakap itu memang betul, satu persoalan yang harus dijawab oleh Menteri. Ya.

Tuan Sivakumar Varatharaju Naidu [Batu Gajah]: Terima kasih Yang Berhormat Jelutong. Saya hanya hendak tambah sedikit. Tadi Yang Berhormat Jelutong menyebut tentang *route* baharu tetapi perlu diingatkan di sini juga bahawa bukan sahaja sekadar *route* baharu tetapi frekuensi juga dalam *route* yang sama yang telah diluluskan, frekuensi kalau ditambah pun ditolak oleh MAVCOM. Jadi minta pandangan Yang Berhormat.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih rakan saya, Yang Berhormat Batu Gajah. Saya rasa itu ialah satu aspek ketelusan yang harus ditampikan oleh Kementerian Pengangkutan sebagai pemegang dasar dan juga MAVCOM sendiri sebab MAVCOM terpaksa bertanggungjawab terhadap kerajaan dan juga Kementerian Pengangkutan secara khusus. Jadi ketelusan sama ada sesuatu *route* yang baharu yang diminta oleh syarikat penerbangan berdasarkan nilai-nilai ataupun unjuran komersialnya ditolak tanpa memberikan sokongan kepada dasar *open sky* kita, itu ialah satu soalan yang harus dipaparkan kepada orang ramai supaya ia dapat diperjelaskan secara telus.

Saya ingin masuk ke aspek yang berikut mengenai kuasa...

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Yang Berhormat Jelutong. Terima kasih.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Ya, Yang Berhormat Lanang.

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Mengenai dengan penentuan atau *approval* oleh MAVCOM tentang *route* baharu, saya ingin tahu kenapa yang domestik punya pun kita perlu *approval* daripada MAVCOM tentang Sibu ke Kota Kinabalu? Dari dulu Air Asia memang ada *route* dari Sibu ke Kota Kinabalu tetapi selepas itu diambil alih oleh MASwings tetapi kita sudah minta kerana tiada pilihan lain selain daripada MASwings. Oleh kerana tiada persaingan, maka harga tiket penerbangan selalunya melampau tinggi kerana kita tiada pilihan tetapi MASwings sahaja.

Jadi saya ingin tahu sama ada kita perlu ada sesuatu yang lebih *clear*, yang lebih *transparent* sama ada kenapa Sibu ke Kota Kinabalu oleh AirAsia ditolak dan tidak dipertimbangkan? Saya minta. Terima kasih.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih Yang Berhormat Lanang, saya dengar itu, ada *keyword* nya. *Keyword* nya ialah *competition*. Saya rasa semasa kita berbahas untuk meluluskan rang undang-undang MAVCOM dua, tiga tahun yang lepas, masih saya ingat bahawa penubuhan MAVCOM, salah satu tujuannya ialah untuk melaraskan *the playing field* supaya sama ada syarikat penerbangan yang baharu ataupun yang kecil dapat bersaing.

■1510

Dalam keadaan ini saya rasa kita masih ada satu Akta Persekutuan yang menentukan tiada sebarang lapangan komersial yang harus dikuasai oleh mana-mana pihak dominasi supaya ada perkara yang *anti-competitive*, *anti-competition*. Jadi, saya dengar apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Lanang kalaulah penerbangan daripada Sibu ke Kota Kinabalu yang merupakan satu sektor yang ada *load factor* yang tinggi tetapi sekarang itu dia telah dikongkong oleh MASwings. Saya tahu MASwings itu ialah satu pemain dalam sektor Rural Area Services (RAS) kalau tidak silap saya.

Jadi, walaupun begitu walaupun ada kehendak-kehendak yang harus dipenuhi menerusi RAS tetapi saya rasa MASwings tidak seharusnya diberikan satu monopoli yang tanpa terbatas. Jadi, saya minta juga Kementerian Pengangkutan supaya menjawab soalan ini sama ada RAS itu telah digunakan

sebagai satu alasan sebagai satu kerja-kerja *anti-competitive* walaupun dalam MAS Malaysia secara dalaman.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin masuk ke apa yang disebutkan kuasa yang diberikan kepada MAVCOM untuk menentukan dan juga untuk mengutip fi dan caj ke atas pengelola perkhidmatan udara dan juga penumpang-penumpang secara amnya. Sudah didapati bahawa sekarang kalau kita menempah satu tiket penerbangan sudah tentu diperjelaskan apakah jenis-jenis bayaran, caj dan sebagainya yang terangkum dalam satu harga muktamad bagi setiap tiket penerbangan.

Jadi, apa yang sempat saya kutip ialah yang pertama ialah *airport tax*. Saya tidak tahulah sama ada kerajaan itu dia rasa segan-segan sedikit mengenai *tax*, kalau GST pun satu bentuk *tax*. *Airport tax* itu sekarang dipanggil nama secara berlainan disebut sebagai *passenger charges* kalau tidak silap saya. Jadi, sekarang *passenger charges* itu dipungut oleh syarikat penerbangan bagi pihak MAHB sebagai pengelola kebanyakan *airport* di Malaysia kecuali barangkali Skudai. Jadi, ada sebahagian besar telah diberi, dikutip dan akan diberikan kepada MAHB.

Sekarang pula, ada ura-ura supaya dimasukkan *departure tax* RM1 dan RM1 itu akan dikutip dan diberikan kepada MAVCOM. Jadi, itulah cara MAVCOM mencanaikan dana dan pendanaannya. Jadi yang kedua pula, saya ada dengar supaya barangkali dalam tahun yang akan datang akan dimunculkan satu *tax* yang lain lagi ataupun satu caj yang lain lagi yang disingkatkan seperti dalam empat huruf, A-P-S-S, *advance passenger security scan* dan itu dijangka barangkali akan mengutip USD10 lebih kurang RM42 setiap penumpang apabila kita berlepas daripada Malaysia dan pergi ke luar tempat.

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: [Bangun]

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: APSS itu barangkali RM42 ataupun USD10 dan itu akan dikutip bagi pihak dan diserahkan kepada Kementerian Dalam Negeri...

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: Yang Berhormat Bukit Jelutong

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: ...dan tidak lain tidak bukan ada lagi barangkali dengan konfrontasi DCA juga, DCA juga akan mengenakan lebih banyak fi dan *charges* ke atas syarikat penerbangan dan sudah pasti syarikat penerbangan itu akan *pass through* sahaja fi yang dicajkan itu ke atas penumpang dan akhirnya kita yang penumpang ini hendak tanggung sampai bila. Sila.

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: Ya, Yang Berhormat Jelutong. Terima kasih kepada Yang Berhormat Jelutong. Terima kasih kepada Tuan Yang di-Pertua. Yang Berhormat Jelutong, saya rasa agak keliru. Tadi saya dengar banyak ucapan daripada Ahli-ahli Yang Berhormat yang mengambil bahagian dalam perbahasan katanya kita wujudkan suruhanjaya ini untuk menjaga kepentingan pengguna, menjaga kepentingan penumpang tetapi apa yang kita perhatikan, RUU yang kita akan membuat penggubalan kali ini dilihat telah pun menambah beban kepada semua pengguna-pengguna khususnya kepada pengguna-pengguna ataupun penumpang-penumpang di negara kita.

Tadi, kita sedia maklum ini apa levi ataupun caj penumpang akan dikenakan sebanyak RM1. Walaupun RM1 itu tidak banyak tetapi ialah saya ambil contoh katakan KLIA1 dan juga KLIA2 sehari mereka boleh menampung sebanyak 40,000 penumpang. Kalau setiap hari mereka kutip RM40,000.00 saya sudah buat pengiraan, dalam setahun ia dapat mengutip RM12 juta daripada penumpang-penumpang kita. Saya hendak tanya fi ataupun caj penumpang ini bagaimanakah ia digunakan oleh Suruhanjaya Penerbangan dan saya rasa satu mekanisme yang *transparent* perlu diadakan untuk memberi penjelasan kepada kita semua di dalam Parlimen ini adakah caj ini benar-benar diperlukan ataupun caj ini digunakan untuk tujuan apa, terima kasih.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Terima kasih, Yang Berhormat Rasah. Saya dapat juga mengutip *the keyword*, ketulusan sekali lagi. Ya, kerap kali sudah timbul ketelusan, *transparency* dan sebagainya. Saya rasa teks ucapan Yang Berhormat Rasah boleh dimasukkan ke dalam teks ucapan saya juga supaya dapat dijawab oleh Yang Berhormat Menteri yang berkenaan.

Jadi, saya ingin balik kepada soalan fi yang tadi. Kalau sekarang kalau kita *dok* sebut ada bermacam-macam fi yang tercantum ke dalam satu harga muktamad setiap tiket penerbangan. Jadi, saya hendak minta MAVCOM membuat satu analisis dan memberitahu Dewan Rakyat bahawa kalaulah sesuatu *airport tax, departure tax*, kalau ada caj APSS, *advance passenger security screen* itu akan dikenakan ataupun ada sembarangan *incidentals*, bayaran *incidental* yang tercampur dalam tiket penerbangan termasuk juga *online transaction, admin fee* dan sebagainya.

Saya mintalah pihak MAVCOM membuat satu analisis bagi sektor penerbangan domestik tertentu. Katakan Pulau Pinang dengan Kuala Lumpur, Pulau Pinang dengan Kuching, Pulau Pinang dengan Kota Kinabalu dan

sebagainya supaya kita melihat berapakah peratusan *tax* yang saya sebutkan tadi yang keempat-empat jenis *tax* itu iaitu *airport tax*, *departure tax*, dan juga *fee charges* yang dikenakan oleh MAHB ke atas syarikat penerbangan itu dan ia akan dipass *through* kepada pelanggan itu. Saya hendak minta, hendak tahu sama ada kita ini bersaing dengan negara-negara serantau dari segi *the percentage of all these taxes as a factor of the overall air ticket in its ultimate price*. Saya minta penjelasan begitu.

Ini ialah satu contoh supaya kita dapat mempamerkan bahawa bukan sahaja kita ingin mengambil kesempatan Dasar *Open Sky* yang sekarang diamalkan oleh begitu banyak sekali negara di serantau ini supaya kita juga cukup bersaing. Kalau saya hendak banding, saya juga kerap kali menjelajah di seluruh ASEAN. Saya rasa kalaulah dahulu cita-cita kita ialah menjadikan KLIA2 sebagai *international flight*, hab untuk *international flight* bagi serantau, saya rasa sekarang ini KLIA itu sudah tertumpas. Kita sudah kalah kepada Don Muang Airport. Walaupun, Don Muang Airport menghadapi begitu banyak *infrastructural defect* dan juga *flaws*, kekurangan infrastruktur tetapi Don Muang Airport dapat memupuk kemasukan pelancong, pelawat yang jauh lebih meningkat kalau berbanding dengan KLIA2.

Jadi, itu satu gejala yang sedang berlaku saya mintalah MAVCOM supaya kaji betul-betul kalau kita hendak masukkan begitu banyak jenis *tax*, *administrative fee* dan sebagainya janganlah kita hilang daya saing kita. Jadi, saya hendak sebutlah dari segi itu sebagai satu kesimpulan bahawa di Malaysia ada dua *tier* perkhidmatan bagi infrastruktur *airport* di Malaysia iaitu *full service carrier*, satu *airport* untuk *full service carrier* seperti Malaysian Airlines dan sebagainya dan satu lagi untuk *low cost service*.

Jadi, saya rasa kalau kita banding KLIA1 dengan KLIA2 kita nampak dia punya perbezaan bahawa infrastruktur dan juga fasiliti yang terdapat di KLIA1 dan KLIA2 itu jauh berbeza.

■1520

Kalau KLIA2, persepsi orang ramai ialah ia merupakan *low cost carrier* punya terminal dan ia punya segala kemudahan, fasiliti itu adalah lebih inferior, adalah jauh berkurangan kalau dibandingkan dengan KLIA. Jadi kalau begitu, adalah tidak adil di mana *airport tax* itu dikuatkuasakan secara sama rata, secara satu yang muktamad bagi apa yang dikenakan ke atas KLIA juga dikenakan ke atas KLIA2. Walaupun penumpang yang menggunakan KLIA2 tidak menikmati

ataupun menggunakan atau disokong dengan kemudahan dan fasiliti yang terdapat di KLIA. Maksudnya, *there is no one price fit all type of airport tax*. Barangkali kita harus balik semula kepada zaman bahawa di antara *full service terminal* dan juga *low cost carrier service terminal*, ada perbezaan dari segi *hardware* dan juga *softwarena*, dari segi kemudahan dan fasilitinya. Jadi harus kita berbalik supaya kemudahan yang kita tidak gunakan seperti mana yang terdapat di KLIA yang kita tidak guna, tidak sempat hendak guna di KLIA2 tidaklah dikenakan caj yang sama.

Last point untuk saya ialah mengenai *airport* antarabangsa di Pulau Pinang. Sudah jelas bahawa penurunan penumpang ke *airport* antarabangsa Pulau Pinang, setakat bulan September telah meningkat sehingga 3.6 juta dan kita jangka pada akhir Disember nanti, bilangan penumpang yang mendarat di Pulau Pinang itu akan menjangkau empat juta. Ini bermaksud kapasiti di Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang itu tidak mencukupi untuk memupuk kedatangan dan juga pertambahan pelawat ke Pulau Pinang. Jadi saya mintalah supaya MAVCOM mengkaji semula bagi jangka panjang di mana sesuatu perancangan bagi memperbesarkan satu lapangan terbang antarabangsa seperti di Pulau Pinang haruslah bermula perancangannya sekarang juga kerana apabila satu perancangan itu dibuat, dia barangkali akan mengambil masa tiga hingga lima tahun sebelum ia dapat dipraktikkan dan ditubuhkan.

Saya rasa apa yang paling penting sekali untuk Lapangan Terbang Antarabangsa Pulau Pinang ialah kekurangan *parking apron* untuk pesawat-pesawat sekarang yang telah memupuk dua jenis peningkatan dari segi penerbangan domestik dan juga penerbangan serantau. Dalam dua tiga bulan akan datang, penerbangan antarabangsa yang akan dibekalkan oleh syarikat penerbangan Qatar juga akan memberikan perkhidmatan antarabangsa melalui Pulau Pinang ke ibu negeri di Qatar, Doha. Jadi saya rasa perancangan itu harus dibuat supaya kalaulah MAVCOM hendak kutip lebih banyak *airport chargers* bagi pihak mana-mana pun, saya rasa itulah satu cara untuk mencari dana secara halal, secara mudah dan secara teratur.

Sekian, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Yang Berhormat Setiu.

3.23 ptg.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana membenarkan saya untuk berbahas mengenai dengan Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia. Sebelum saya teruskan, ingin saya nyatakan sebagai satu penjelasan bahawa MAVCOM ini ditubuhkan tidak lain dan tidak bukan adalah untuk kepentingan pengguna. Ia hak mereka dan juga kepentingan mereka. Jadi MAVCOMlah sebenarnya satu-satunya badan khas yang dibuat untuk tujuan itu. Dia ada dua tiga, banyaklah dia punya fungsi dan juga skop dalam MAVCOM ini yang paling penting adalah untuk kepentingan pengguna tadi. Ini kerana kita lihat MAVCOM ini selepas dia ditubuhkan lebih kurang setahun lepas, pada bulan Mac lebih kurang, dia keluarkan satu - dilancarkan satu yang dipanggil kod perlindungan penerbangan Malaysia. Jadi dengan adanya kod ini, dia telah membuka peluang kepada pengguna-pengguna ini untuk membuat aduan untuk sebarang kesusahan yang pengguna hadapi.

Dia banyaklah sebenarnya kalau hendak kira dari segi aduan-aduan tersebut. Antaranya untuk pulangkan wang yang dibayar untuk beli tiket dan sebagainya, dari segi perkhidmatan bagasi, dari segi kelewatan penerbangan, dari segi penamatan penerbangan juga. Jadi *angle-angle* inilah sebenarnya kenapa perlunya adanya peruntukan ini. Peruntukan 18 kalau kita lihat jelas.

Pertama ialah untuk mengenakan dan memungut caj ke atas penumpang. Saya dengar tadi daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri mengatakan bahawa cajnya dia tidak kata satu ringgit. Dia kata maksimumnya satu ringgit. Jadi mungkin boleh dikenakan bawah daripada satu ringgit. Lihat kepada siapa penumpang tersebut. Mungkin boleh di *adjust* dari segi *fees* tersebut. Jadi kalaulah banyaknya kutipan selepas ini, yang disebut ada RM12 juta setahun, saya rasakan perkara ini sangat penting bagi pihak MAVCOM ini menguruskan aduan-aduan tadi. Sejak daripada penubuhan, aduan sebenarnya terlampau banyak, lebih daripada dua ribu aduan diterima, lebih kurang lima aduan setiap hari. Jadi ini sangat penting cara hendak menguruskan dan kawal selia aduan-aduan tersebut.

Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]: Tuan Yang di-Pertua, saya hendak tanya pandangan Yang Berhormat Setiu. Sekiranya tidak ada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia, siapakah yang akan mengawal penerbangan di Malaysia? Adakah MAB? Tidak mungkin Kementerian Pengangkutan boleh mengawal dari segi penerbangan di Malaysia. Minta ulasan daripada Yang Berhormat Setiu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Sebenarnya MAVCOM ini ditubuhkan yang paling utama adalah untuk memberi *service*, perkhidmatan kepada pengguna. Jadi maknanya dia ada satu skop, fungsi yang khas. Jadi maknanya kalau tidak ada kepada MOT ataupun kepada DCA dan sebagainya. Diberi kuasa khas kepada MAVCOM itu sendiri. Jadi kalau kita lihat juga kepada pindaan seksyen 69, dia ada dua perkara. Satu, mengenakan *fees*. Satu mengawal selia daripada yang memberi perkhidmatan. *Fees* lain yang disebut oleh pihak sebelah sana sebentar tadi. Banyak *fees* lain, *airport* punya *tax* dan lain-lain. Jadi maknanya tujuan MAVCOM ini mengawal. Tujuannya mengawal kalau ada caj yang dikenakan kepada penumpang-penumpang, caj yang tidak masuk akal, terlampau tinggi dan sebagainya. Inilah sebenarnya fungsi dan kuasa MAVCOM itu sendiri. Ini keperluannya. Jadi kita bercakap dari segi keperluannya, perlunya ada satu peruntukan yang memberi kuasa. Memberi kuasa kepada suruhanjaya ini sendiri untuk menentukan *fees* dan mengawal selia *fees* kepada pemberi perkhidmatan itu tadi.

■1530

Jadi kalau kita lihat, tidak salahlah kalau maksima kita caj sehingga RM1, pulangan kemudiannya, banyak yang kita lihat aduan-aduan ya, aduan-aduan ini telah diselesaikan hampir 95 peratus, lebih daripada 95 peratus.

Pada mereka memerlukan dana, jadi dana ini mungkin kita lihat tidak semestinya. Makna kalau kita sudah luluskan akta ini, maknanya kalau sudah rasakan dana itu sudah mencukupi jadi mungkin kita boleh pinda balik kemudian. Itu yang kita boleh buat. Perlu ada *common sense* kita kena ada. Ya lah *sense* ini tidak boleh lihat kadang-kadang itu [*ketawa*].

Kita lihat jugalah kadang-kadang kalau tentang kutipan-kutipan ini, kadang-kadang ada juga kalangan Ahli Parlimen kita, kita lihat nak bayar denda mahkamah pun kena kutip daripada orang awam. Kutip nak bayar RM300,000 tapi kutip sampai RM1.6 juta. Kenapa tidak dipersoalkan mana pergi RM1.6 juta. Bayar RM300,000, tinggal RM1.3 juta. Mana pergi semua?. Tidak dipersoalkan, yang dipersoalkan apa nak kena dibuat dengan kalau dapat RM12 juta setahun, itu yang dipersoalkan. Inilah masalah-masalah *double standard* yang ada ini di kalangan-kalangan kita ini.

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: [*Bangun*] Yang Berhormat Setiu, sedikit boleh?. Saya rasa tadi kenyataan Yang Berhormat Setiu itu dia tidak berkenaan dengan rang undang-undang ini. Apa yang saya ceritakan tadi, RM1 kerajaan pun

tidak boleh lepaskan. Kita sudah bayar GST, sebelah sana sokong GST. Semua orang kena bayar GST, sekarang kalau hari ini kita luluskan rang undang-undang ini, setiap rakyat Malaysia mereka akan perlu bayar RM1 kalau mereka menggunakan *airport* kita.

Jadi saya rasa ini sesuatu yang tidak adil kepada rakyat kita, di mana kita sudah kutip cukai GST, sekarang pula kita nak kutip RM1 lagi daripada rakyat kita. Saya mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Setiu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Penumpang sahaja yang kena bayar, bukan setiap rakyat Malaysia.

Tuan Teo Kok Seong [Rasah]: Ya penumpang.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Penumpang saja ya. Jadi maknanya sekarang ini saya nak beritahu sebab itu saya sudah jelaskan tadi, dia pulangan daripada kita ambil maksimum RM1 tadi, pulangan dia kemudian bila MAVCOM ini menguruskan aduan-aduan bermakna banyak perkara yang boleh diselesaikan.

Bayangkan kalau beg, masuk beg katalah AirAsia kah apa, kadang-kadang tidak sampai ke destinasi yang tertentu. Jadi pengurusan ini yang perlu dibuat, jadi perlukan dana. Kita tidak maknanya kita cakap kadang-kadang setakat, maknanya "*oh! Dia sebab dia agensi kerajaan kena gunakan duit kerajaan,*". Tapi benda perkara tersebut untuk perkara lain membayar gaji dan sebagainya.

Tapi yang ada sekarang ini khas untuk aduan-aduan kepada MAVCOM itu sendiri yang mereka tidak puas hati dengan servis dan perkhidmatan sebagainya dan juga caj-caj yang dikenakan oleh pihak-pihak lain. Jadi maknanya dua perkara yang penting dalam pindaan kita ini adalah satu mengenakan *fees* tadi yang keduanya, mengawal selia tadi. Itu yang penting sebenarnya.

Jadi kita bercakap menggarut, melalut perkara-perkara lain ini kadang-kadang tidak kena mengena pun dengan pindaan kita. Kalau sudah semua..

Dato' Hasbullah bin Osman [Gerik]: [Bangun] Tuan Yang di-Pertua, sebenarnya sebelum rang undang-undang ini kita luluskan dalam Parlimen ini dibangkitkan pelbagai perkara soal penerbangan AirAsia dan lain-lain penerbangan. Kadang-kadang pengguna lebih banyak dianiaya lambat dalam 10 minit dibatalkan tiket penerbangan.

Bila kita tubuh suruhanjaya seperti mana kata Yang Berhormat Setiu sekurang-kurangnya kita ada *clause* untuk memastikan sapa yang mengambil tindakan untuk menyelamatkan pengguna. Tetapi pihak pembangkang seolah-olah

untuk mengenakan pengguna juga semata-mata kerana nak mencari satu populariti dan juga bagaimana boleh mempengaruhi dan memesonkan pemikiran pengguna itu sendiri. Minta pandangan daripada Yang Berhormat Setiu.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Saya setuju sama sekali dan dimasukkan dalam ucapan saya, terima kasih. Selain daripada *fees* yang dikenakan dan juga mengawal selia *fees* yang diberi oleh syarikat-syarikat lain, ada juga kita kena lihat kepada *keselesaan* pengguna itu sendiri. Banyak perkaralah sebenarnya kita boleh buat, bukan setakat *fees* sahaja. Oleh sebab itulah tindakan MAS untuk membeli pesawat-pesawat baru.

Hendak beli pesawat baru ini kalau yang lama sudah tua, ada tua di sini? Tidak ada ya? Kalau bila sudah tua semua sudah longgar sudah, lutut longgar, ini longgar semua longgar. Kalau Tuan Yang di-Pertua belum longgar lagi, itulah tapi saya tidak lain-lainlah. Jadi maknanya kalau sudah tua kita tidak boleh guna. Oleh sebab itu kalau kita manusia ini umur sudah 90 memang sudah bukan setakat lutut sahaja longgar, kepala pun longgar. Itulah perangai macam-macam dibuat di luar, apa yang kerajaan buat semua salah.

Inilah manusia-manusia yang susahnyanya, inilah dikatakan maknanya bila yang lama kita dalam usaha kita baik pulih, kita beli yang baru. Tidak salah kita beli yang baru dan Khazanah sendiri pun sebenarnya pun sudah melabur dekat US, USD400 juta. USD400 juta dia melabur sudah dapat lima kali ganda untung. Ini tidak diuar-uarkan, yang diuar-uarkan nak beli, nak bagi duit dekat orang. Salah itu, faham sikit ya, jangan ikut tuduh saja.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: *[Bangun]* Yang Berhormat Setiu, boleh tidak? Yang Berhormat Setiu, boleh? Boleh tidak Tuan Yang di-Pertua?.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Nak mengacau kah nak bertanya?.

Tuan Wong Chen [Kelana Jaya]: Bukan kacau nak tanya. Boleh? Terima kasih. Tadi Yang Berhormat Setiu semasa Yang Berhormat Bayan Baru cakap, Yang Berhormat Setiu hentam dia cakap tidak boleh cakap benda tentang MAS *[ketawa]* Jadi Yang Berhormat Setiu ini lepas makan sudah *bipolar* balik dia yang cakap pula sekarang. Jadi saya mintalah Yang Berhormat Setiu, konsisten sikit. Terima kasih.

[Dewan ketawa]

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Ini bola tanggung. Saya bercerita fasal kepentingan pengguna. Kepentingan pengguna sekarang ini,

saya bercerita fasal kepentingan pengguna. Jadi bila kepentingan pengguna perlu kita ada maknanya pesawat baru dan ada pesawat kita sudah beli pun 25 buah pesawat Boeing 73. Apa lagi?

Kalau di sana yang ada perkhidmatan yang buat Boeing 737 apa salah kalau kita beli tidak salah. Ini pun kata yang dia yang tidak betul, dia kata kita yang tidak betul ini susah ini. Saya tidak lari daripada pindaan, yang lari dia orang ini semua ini. Yang pindaan saya tidak pernah lari daripada pindaan ini sebenarnya. Ada kaitan, bila ada kaitan kita bercakaplah sedikit sebanyak. Kalau terasa itu susahlah saya nak cakapkan.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: *[Bangun]* Yang Berhormat Setiu, Yang Berhormat Setiu, sikit.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Dia bila ada rasa.

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Boleh? Sikit.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Benda yang sama kah tidak?

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Berkaitanlah, berkaitan, berkaitan ya.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: *[Ketawa]*

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Setiu. Saya bangkitkan isu pembelian jet Boeing daripada Amerika ini sebab ia berkaitan. MAVCOM ini adalah industri penerbangan. Industri penerbangan bermaksud ia beli kapal terbang juga berkaitan. Itu adalah isu kepentingan pengguna.

Jadi Yang Berhormat Setiu, janganlah macam itu. Kita tunggu menteri jawab sebab ini menteri dia kena jawab sebab ini isu besar. Membeli 25 kapal terbang baru ya, nak *make America economic America great again* menggunakan cukai dan wang rakyat. Ini adalah isu yang sangat besar dan perlu dijawab oleh kerajaan. Jadi Yang Berhormat Setiu, kalau setuju tolong sokonglah untuk menuntut jawapan daripada kerajaan, terima kasih.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Tak, saya bercerita tidak sama macam yang baru bercerita.

■1540

Saya hendak cerita fasal kepentingan pengguna ini maknanya kita kena ada pesawat yang baru. Ramai orang suka yang baru kan? Ada juga suka yang lama? *[Disampuk]* Dato' Wira Othman bin Abdul orang baru kah atau yang lama?

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

Dato' Wira Othman bin Abdul [Pendang]: Nak tanya Yang Berhormat Setiu ini. *Boeing* ini di Singapore ada jual kah? Ada tak Singapore jual *Boeing* ini? Nak tanya itu saja.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Setiu]: Di Singapore tidak ada jual. Yang jualnya dekat United States. Inilah masalah dia. Kadang-kadang kita cuba larikan sesuatu ini, kadang-kadang susahlah, kita *divert*-kan isu ini kadang-kadang buat kita hendak buat benda yang baik tak pernah jadi baik. Ini yang payah. Itu bila ada tanah runtuh ceritanya macam lain pula. [*Dewan riuh*] Dia *divert* isu, tahu? Orang cerita fasal tanah runtuh, dia cerita fasal berlakunya di tapak pembinaan. Itulah susahnyanya. Dia suka – pihak-pihak sebelah sana lah terutamanya suka *divert* isu-isu yang perlu kita bincang sebenarnya. Jadi saya, Setiu mohon menyokong. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Yang Berhormat Sandakan.

3.41 ptg.

Tuan Wong Tien Fatt @ Wong Nyuk Foh [Sandakan]: Terima kasih Yang di-Pertua kerana memberi peluang saya mengambil bahagian dalam perbahasan atas rang undang-undang ini. Pertama sekali saya merakamkan perasaan kecewa dan sedih terhadap rang undang-undang ini yang akan memberi kuasa kepada MAVCOM ini untuk mengenakan dan caj levi ke atas penumpang di lapangan terbang Malaysia seluruh negara. Saya difahamkan bahawa MAVCOM akan mengenakan caj levi sebanyak RM1 kepada setiap penumpang yang berlepas dari lapangan terbang Malaysia, berkuat kuasa Januari 2018.

Di sini saya mendapat tahu kutipan ini, MAVCOM dijangka mengutip sebanyak RM30 juta setiap tahun. Di sini saya mahu tanya bagaimana RM30 juta yang dikutip MAVCOM ini, bagaimana ia dipakai? Yang untuk ini, satu kumpulan yang pentadbiran pegawai ini suruhanjaya sahaja atau bagaimana? Rakyat berasa sedih. Ini menunjukkan kerajaan sudah begitu *desperate* miskin dan gagal. Jangan lupa penumpang-penumpang atau pelancong sudah bayar cukai *airport*, cukai pelancongan yang baru saja diperkenalkan, cukai GST dan sebagainya.

Namun kini nampaknya kerajaan anggap pelancong-pelancong macam satu *goose that laid golden eggs*, tidak tahulah bagaimana selama-lamanya angsa mahu lahirkan – tidak tahulah. Saya berasa hairan, adakah begitu *desperate* kerajaan kita sehingga agensi kerajaan tidak dapat dibiayai? Seterusnya adakah kerajaan akan terus *copy model* ini di mana semua agensi perkhidmatan kerajaan

akan mengenakan caj ke atas rakyat? Adakah Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) pun mahu dikenakan caj levi ke atas penumpang yang naik MRT atau sebagai pengangkutan? Saya rasa ini adalah luar biasa dan melampau. Saya ingin tegaskan bahawa MAVCOM merupakan kewajipan kerajaan dan tanggungjawab kerajaan untuk memastikan sektor pembangunan penerbangan negara ini terus maju. Ia bukanlah syarikat peribadi. Rakyat sudah bayar pelbagai cukai termasuk GST yang bebankan rakyat. Pelancong-pelancong pun sudah bayar sebagai cukai. Maka cas ini untuk MAVCOM ini tidak patut dikutip. Saya minta ia ditarik balik.

Selain itu, ini satu Suruhanjaya yang nampaknya kuasa yang diberi begitu luar biasa. Akan tetapi saya di sini mahu mengingatkan pemimpin-pemimpin dari Kerajaan Persekutuan jangan lupa kepentingan Sabah dan Sarawak. Sebagai rakan kongsi, adakah kita ada perwakilan dalam Suruhanjaya ini atau tidak? Saya nampak tidak ada. Saya berpendapat bahawa MAVCOM ini harus dirombak semula dengan memasukkan wakil Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak supaya kepentingan Sabah dan Sarawak dipelihara. Sebagai rakan kongsi kita tidak boleh biarkan MAVCOM mempunyai kuasa yang terlalu tinggi sehingga semua penerbangan termasuk Sabah dan Sarawak dikawal. Ini tidak patut berlaku di sebuah Persekutuan. Khususnya bagi Sabah, sektor pelancongan dan penerbangan adalah satu industri dan sumber pendapatan yang penting untuk Sabah. Saya harap kuasa-kuasa pelancongan dan penerbangan seharusnya di *centralized* kepada kerajaan negeri.

Tuan Yang di-Pertua, selain itu berkenaan dengan MAVCOM, saya amat keliru dengan cadangan MAVCOM bahawa Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu harus dipindah ke tempat lain. Awal-awal sekali atas permintaan syarikat lapangan terbang MAHB Terminal 2 Lapangan Terbang Kota Kinabalu 2 ditutup dan beroperasi AirAsia, MAS di desak *merge* dengan Terminal 1 atas sebab kekurangan kapasiti Terminal 1 yang hanya berlaku dua tahun yang lalu. Kini MAVCOM dan MAHB berkata Terminal 1 telah hampir penuh dan perlulah satu lapangan terbang yang lebih besar.

Tuan Yang di-Pertua, pada ketika itu saya pernah buat amaran di Dewan yang mulia pada 2015 bahawa jikalau AirAsia pindah ke Terminal 1 dan Terminal 2 ditutup maka dalam lima tahun lagi kapasiti Terminal 1 akan menghampiri hadnya. Ia akan mengehendkan pembangunan syarikat penerbangan dengan kapasiti yang mencukupi dan kekurangan tempat letak kapal terbang di Terminal

1. Syarikat penerbangan seperti AirAsia tidak mampu membuka lebih banyak laluan antarabangsa dari Kota Kinabalu. Ini menindas potensi pelancongan negeri Sabah.

Tuan Yang di-Pertua, kini dah sampai tiga tahun MAVCOM buat cadangan kepada Kerajaan Negeri Sabah untuk memindahkan KKIA ini ke tempat lain. Saya dengar belum ada tempat dan dana yang sesuai tetapi yang *just recently* dengan izin, Yang Berhormat Menteri Pengangkutan juga berkata bahawa kapasiti KKIA masih mencukupi. Jadi saya ingin mendapat tahu apakah status KKIA sekarang? Saya beberapa kali kritik kementerian *all being long sighted* kerana paksa AirAsia *merge* dengan Terminal 1 dan tutup Terminal 2.

Kini saya nak minta maklumat secara terperinci, apakah perancangan jangka panjang tentang Lapangan Terbang Antarabangsa Kota Kinabalu. Jika Terminal 1 sebenarnya sudah mahu penuh kenapa tidak mengambil cadangan yang dibuat oleh AirAsia dua tahun yang lalu bahawa AirAsia sudi memajukan dan membangunkan Terminal 2 sebagai *low cost* terminal bagi KKIA. Ini sebenarnya *win-win* bagi KKIA dan ia menjimatkan wang rakyat. Jadi Tuan Yang di-Pertua, di sini soalan saya juga adakah kerajaan sekarang sudi memberi balik peluang kepada AirAsia supaya dia boleh membangun Terminal 2 sebagai *low cost* terminal yang *previously* dicadangkan.

■1550

Saya harap tentang KKIA ini, kementerian boleh berikan penjelasan secara terperinci memandangkan perkembangan KKIA ini amatlah penting bagi pembangunan ekonomi negeri Sabah, khususnya bidang sektor pelancongan. Ini merupakan salah satu sumbangan GDP yang terbesar bagi Sabah. Saya harap kita dapat buat perancangan secara jangka panjang dan memastikan secara pelan pembangunan ini dapat dimanfaatkan. Saya dari segi yang Sabah, untuk Sabah dari segi panjang. Jadi Tuan Yang di-Pertua, memandangkan permasalahan begitu, saya tidak menyokong satu pindaan ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

3.51 ptg.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Bismillaahir Rahmaanir Rahiim, assalamualaikum warahmatullaahi wabarakaatuh.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, beri saya peluang untuk bersama-sama mengambil bahagian dalam perbahasan rang undang-undang yang memberikan kepentingan kepada rakyat Malaysia hari ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin mengucapkan tahniah kepada kerajaan kerana prihatin dan memikirkan bagaimana industri penerbangan ini dapat jadi lebih baik lagi. Perkara yang penting juga dalam rang undang-undang ini, pindaan ini akan datang ialah bagaimana kerajaan dapat lagi menyelesaikan masalah-masalah aduan penggunaan. Hari ini negara kita akan jadi negara yang lebih maju, maka perkara penerbangan, maknanya naik kapal terbang ini bukanlah perkara yang jadi peliklah.

Kalau 20 tahun dulu, 30 tahun dulu, kalau orang naik kapal terbang ini mungkin orang kaya-kaya sahaja. Kalau orang-orang yang tidak ada duit, tak naik kapal terbang. Akan tetapi hari ini kita lihat kapal terbang menjadi satu bentuk komunikasi yang sangat penting. Ada orang yang naik kapal terbang setiap hari ke sini ke sana naik kapal terbang dan akan datang kita boleh bayangkanlah betapa banyaknya kapal terbang yang ada dekat dunia ini atau dekat Malaysia ini. Betapa pentingnya *airport* yang akan ada dan berapa banyak lagi negeri-negeri dan tempat-tempat dan kawasan-kawasan Parlimen yang akan ada *airport*. Oleh kerana dengan adanya komunikasi inilah barulah kemajuan akan dapat tercipta.

Kalau orang hendak pergi buat *business* satu tempat, orang tanya ada *airport* tak? Kalau orang hendak pergi mana-mana, orang tanya ada *airport* tak? Barulah ekonomi akan meningkat, barulah pertumbuhan akan meningkat, akan menjadi pembangunan yang lebih baik lagi. Saya mendengar perbahasan ini daripada pagi tadi, ada sesetengah pembahas Ahli-ahli Parlimen yang bangun-bangun terus kata yang buruk. Oleh sebab apa? Oleh sebab melihatkan kepada fi yang akan dikenakan.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak bawa perbahasan ini kepada satu pemikiran lagi. Kenapa apabila fi dikenakan, apabila cukai dikenakan, terus kita nampak buruk, terus kita nampak dera orang, terus kita nampak rakyat akan menderita. Akan tetapi kita tidak melihat kenapa percukaian itu diwujudkan? Kenapa kita perlu membayar cukai? Kenapa kita bayar *tax*? Perlu tak kita bayar *tax*? Hari ini kerajaan negara kita akan pergi ke negara maju, keadaan akan menjadi lebih kompleks hari ini, tak macam dulu, keadaan menjadi lebih kompleks hari ini. Oleh sebab itu kita ada GST. Saya dengar tadi, kita sudah berapa lama sudah bincang perkara ini, masih lagi pemikiran di takuk lama. Ini kerana kutipan cukai yang ada hari ini oleh kerajaan, pembayar-pembayar cukai sekitar 2 juta orang sahaja dari hampir 31 juta orang. Bermakna, apa yang kerajaan buat hari ini untuk rakyat, kemudahan-kemudahan awam dibayar *tax* umpamanya, cukai

persendirian hanya lebih kurang 2 juta orang, yang menikmatinya begitu ramai hari ini.

Oleh sebab itulah wujudnya cukai-cukai lain untuk membantu kerajaan memberikan keselesaan, memberikan kemudahan kepada rakyat di negara ini. Ini dulu mesti jelas, kalau ini jelas, senang kita hendak bincang pindaan-pindaan yang ada di dalam rang undang-undang ini.

Tuan Yang di-Pertua, undang-undang ini akan memberikan suruhanjaya ini sumber kewangan. Untuk buat kerja, mana boleh semua *free*. Hari ini kita hendak keselesaan, kita hendak kemudahan tetapi kita tak mahu bayar apa pun. Hari ini kalau kita jalan di jalan raya yang cantik, yang elok, jalan yang terang benderang umpamanya, ini perlukan duit. Hari ini kalau kita lihat kemudahan-kemudahan yang ada, pembangunan yang ada, komunikasi yang ada, yang ada di negara ini, itu memerlukan duit untuk penjagaan, semua perlukan wang.

Jadi, cukai yang dikenakan ini ialah untuk ini. Cukai ini untuk membantu orang lain untuk membantu kerajaan, begitu juga cukai-cukai yang lain. Oleh sebab itu kita mesti ingat pada hari ini, kalau orang datang ataupun satu undang-undang datang untuk meminta kita mengeluarkan wang, memberikan sedikit wang untuk perkhidmatan am umpamanya, itu adalah satu perkara kebaikan sebenarnya.

Begitu juga cukai-cukai yang lain, kita boleh pergi terus zakat umpamanya, sampai ke tahap zakat hari ini. Berapa orang bimbang kalau dia tidak dapat bayar zakat ataupun berapa orang yang tak peduli fasal zakat dalam hidup dia? Ini persoalan, sebab hari ini orang hendak *the best, but I don't want to pay*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua. *This is wrong*. Konsep ini yang salah awal-awal. Jadi, tidak timbul kerajaan merompak duit rakyat, tidak timbul siapa rompak duit siapa, yang timbul ialah tanggungjawab kita sebagai rakyat yang menikmati keselesaan yang ada di dalam negara ini. Oleh sebab itu kita bayar. Kita kena gembira sebab kita sebahagian- duit kita sebahagian. Umpamanya kita bayar GST, kita menjadi sebahagian kepada duit yang membina jalan raya, sebahagian daripada duit yang membina hospital, sebahagian daripada duit yang membina universiti. Itu ada hak kita, itu adalah derma kita, adalah amal makruf kita, amal jariah kita. Itu sebenarnya. Oleh sebab itu kita patut bangga sebenarnya, negara yang hendak pergi ke negara maju, dengan kompleksiti, dengan begitu kompleks pembangunan ekonomi hari ini, mewujudkan percukaian cukai-cukai yang perlu kita bayar.

Syukurlah, barulah kita boleh bincang ini dengan baik, kalau tidak kesian saya dengan Yang Berhormat Setiu. Semuanya tidak betul, sengsara. Mana sengsara. Jadi, suruhanjaya yang ada pada hari ini, pindaan ini untuk memberikan kuasa, menambahkan dana sumbangan supaya dapat menjalankan kerja yang lebih baik.

Kita lihat hari ini memperjuangkan hak kepentingan pengguna, membangunkan industri, mewujudkan piawai antarabangsa, semua perkara-perkara yang berkaitan, yang saya hendak sentuh, fasal-fasal ini ialah berkenaan dengan pengguna. Di samping itu, kita fikirilah bagaimana yang terbaik.

Pada dasarnya, Yang Berhormat Bagan Serai memang setuju dengan pindaan ini tetapi kita kena teliti perkara-perkara yang lebih baik dengan caj-caj yang dikenakan. Aduan pengguna umpamanya, bila kita naik kapal terbang, ini masalah-masalah yang timbul. Siapa hendak bantu selesaikan? Oleh sebab itu, setelah wujudnya pada Mac 2016, MAVCOM dan kita dapat lihat banyak impak besar, banyak kebaikan yang telah diberikan.

Ini cerita penerbangan lambat, cerita beg hilang, cerita hendak pulang balik duit bayaran tiket atau tiket terbatal, tiket dibatal. Ini juga menimbulkan tekanan dan stres kepada pengguna. Berapa banyak orang pergi lapangan terbang, kejar kapal terbang sebab sudah lambat? Saya pernah tengok, dia memang Tuan Yang di-Pertua, macam ini punya lari sampai dekat hujung *drop dead*, kena serangan jantung terus. Ya lah, fasal lambatlah. Jadi, apa bendanya yang boleh kita bantu, bagaimana syarikat penerbangan boleh bantu? Pelbagai lagi, ini *claim-claim* yang dapat dibuat. Jadi, *there is no free lunch*, mana ada *free*? Semua usaha kita kena buat pembayaran, barulah adil, barulah betul.

Tuan Yang di-Pertua, walau bagaimanapun, saya hendak sentuhlah dua, tiga perkara mengenai Fasal 3 umpamanya. Ini yang membolehkan suruhanjaya mengenakan dan memungut caj ke atas penumpang di lapangan terbang. Persoalan saya secara spesifiklah, caj apakah yang akan dikenakan ke atas penumpang berdasarkan perkara tersebut selain daripada caj perkhidmatan penumpang (PSC)? Melihat kepada caj perkhidmatan penumpang pada ketika ini iaitu RM73 bagi KLIA dan RM50 bagi KLIA2 selepas dikuatkuasakan pada Januari tahun ini. Berkemungkinan besar caj PSC bagi KLIA2 akan diselaraskan mengikut caj di KLIA iaitu daripada RM50 kepada RM73.

■1600

Kajian terperinci perlu dilakukan sebelum Suruhanjaya Penerbangan Awam Malaysia menaikkan PSC ke atas penerbangan ini. Ini kerana penyeragaman ini mungkin menyebabkan sedikit kesusahan kepada orang-orang yang sudah biasa naik kapal terbang ini, umpamanya. Kalau naik pun, adakah perlu dinaikkan begitu banyak? Itu yang persoalannya.

Pada dasarnya, Bagan Serai memang setuju. Akan tetapi kalau RM50 naik ke RM73, ada yang terasalah kerana yang guna— macam saya kata, Tuan Yang di-Pertua, daripada awal-awal lagi, dulu orang-orang kaya, hari ini tidak. Golongan M40 naik kapal terbang tiap-tiap hari, pergi mesyuarat, pergi macam-macam urusan perniagaan. Jadi RM50 kepada RM73 ini, adakah ini akan menjadikan masalah bagi mereka yang menggunakannya?

Selain daripada itu, KLIA2 merupakan terminal penerbangan tambang murah yang baru dibina untuk menampung kepesatan dalam pelancongan. Tambang murah ini menggantikan terminal penerbangan yang lama iaitu LCCT. Jika penyeragaman dilaksanakan, tidakkah ia seolah-olah berbeza dengan konsep tambang murah ini dengan caj PSC dinaikkan serta terdapat caj-caj lainlah yang kita sebut yang kita dengar tadi dilaung-laungkan, diperbesar-besarkan. Caj yang patut ada memang patut dilakukan. Kenapa caj ada ialah untuk memperkasakan supaya dengan ada dana ini dapat buat kerja.

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Boleh Yang Berhormat Bagan Serai?

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Silakan Yang Berhormat Parit Sulong.

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Terima kasih. Tuan Yang di-Pertua?

Tuan Yang di-Pertua: Sila.

Dato' Dr. Noraini binti Ahmad [Parit Sulong]: Okey, terima kasih. Saya tertarik dengan apa tadi Yang Berhormat Bagan Serai nyatakan mengenai kenaikan caj yang membebaskan terutamanya pengguna-pengguna, sebab kita pun juga maklum bahawa pengguna sekarang menggunakan kapal terbang ini bukan dia macam dulu. Dia sekarang ini sebahagian daripada keperluan terutamanya yang menghubungkan Sabah, Sarawak dan juga Semenanjung.

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

Mungkin kita— saya hendak minta juga melalui Yang Berhormat Bagan Serai supaya menanyakan, adakah kenaikan ini kalau dikatakan kerana dengan alasan kos operasi tahunan itu meningkat, ia macam seolah-olah kita pula yang membantu MAVCOM ini? Memberi gambaran seolah-olah penumpang yang menggunakan perkhidmatan ini disubsidi oleh penumpang-penumpang. Jadinya saya minta Yang Berhormat komen, buat ulasan mengenai perkara ini. Terima kasih.

Dato' Dr. Haji Noor Azmi bin Ghazali [Bagan Serai]: Terima kasih Yang Berhormat Parit Sulong. Saya percaya Menteri ada jawapan yang lebih tepat lagi pada perkara ini. Saya faham itu, sebab kita rasa macam kita terpaksa bayar sebahagian. Kita naik, kita bayar lagi. Ada rasa macam itukah semua ini? Kita sudah naik, kita bayar, kita bayar lagi. Itu yang kita hendak daripada awal-awal lagi kena betulkan kita punya trek, kita punya landasan pemikiran kita tentang fi ini, tentang kutipan cukai dan sebagainya.

Cuma, apa yang saya hendak tekankan ialah berapa banyak jumlahnya? Itu yang saya bimbang. Kalau kita kata itu lapangan terbang untuk penerbangan tambang murah, kenapa diselaraskan? Kenapa diselaraskan? Ataupun kalau perlu dinaikkan, tidak semestinya sama dengan landasan yang lain.

Tuan Yang di-Pertua, mohon juga kementerian menyatakan statistik atau jumlah penerbangan ke negara ASEAN berikutan caj PSC yang dikenakan kini menurun dari RM65 kepada RM35. Adakah ia mendapat sambutan yang menggalakkan dari penumpang warga tempatan mahupun warga asing dalam merencanakan pelancongan ke negara ASEAN? Ini satu persoalan.

Perkara seterusnya adalah mengenai memasukkan sesuatu perenggan baru ke dalam subseksyen 69(1) Akta 771 untuk memberi kuasa kepada Suruhanjaya untuk mengawal selia fi dan caj yang dikenakan secara tidak adil dan sewenang-wenangnya. Perkara ini penting kerana caj mahupun fi yang dikenakan oleh penyedia perkhidmatan penerbangan haruslah berpatutan mengambil kira faktor kebajikan dan sebagainya.

Saya hendak bagi contohlah. Contohnya, perkhidmatan kerusi roda yang dikenakan oleh syarikat penerbangan harus dikaji semula. Ini kerana memetik laporan akhbar— ada satu laporan dalam nota saya ini— pada tahun 2015,

seorang warga emas dikenakan caj sebanyak RM120 bagi menggunakan kerusi roda bagi dua kali penggunaan iaitu sewaktu naik dan turun kapal terbang. Jika perkara ini tidak diperhalusi oleh kementerian, ia bakal menyebabkan impak negatif kepada masyarakat.

Tuan Yang di-Pertua, persoalan saya kepada kementerian, berapakah jumlah caj yang boleh dikenakan oleh syarikat penerbangan kepada penumpang terhadap perkhidmatan yang mereka tawarkan? Adakah kementerian akan menyeragamkan caj tersebut untuk diikuti oleh syarikat penerbangan dan tidak membebaskan penumpang dengan caj yang agak tinggi?

Jadi kata orang, ibarat menarik rambut daripada tepung, tepung jangan berselerak, rambut jangan putus. Kita hendak tolong rakyat, kita mengambil sedikit supaya kita ada rasa kebertanggungjawaban. Tanggungjawab sebagai rakyat yang baik untuk memberikan sedikit fi untuk membantu menyelaraskan perkara ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya hendak ulang sekali lagi sebelum saya menutup perbahasan saya. Bahawa kerajaan amat prihatin sebenarnya. Bahawa kerajaan menjalankan perkara dengan sebaiknya bagaimana untuk mempertingkatkan lagi industri penerbangan, bagaimana untuk menjaga hak pengguna, bagaimana sebagai pengguna dapat keadilan, bagaimana supaya pengguna dapat keselesaan. Sebab itu perkara-perkara ini dilakukan. Saya memohon kepada kementerian untuk melihat caj-caj yang tidak diseragamkan dengan begitu tinggi dan memberikan keselesaan kepada pengguna.

Di masa akan datang, negara maju, penerbangan makin banyak, seperti yang kita katakan tadi, menjadi satu kemestian, menjadi satu kebiasaan orang naik kapal terbang. Tidak ada hebatnya, apa *kat* mana. Itu satu bentuk pembaharuan, pertumbuhan dalam negara kita hari ini. Sebab itu pindaan ini adalah penting kerana memberi impak yang besar kepada industri penerbangan di negara ini.

Tuan Yang di-Pertua, sekali lagi Bagan Serai hendak katakan bahawa apabila mengadakan fi yang sebegini bukan bermakna kerajaan merompak duit rakyat, bukan bermakna kerajaan mendera rakyat tetapi kerajaan sebenarnya pada hakikatnya adalah prihatin dan berfikir bagaimana rakyat dapat keselesaan dalam perhubungan di antara dunia hari ini.

Tuan Yang di-Pertua, Bagan Serai menyokong pindaan ini.

Beberapa Ahli: [*Bangun*]

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

4.07 ptg.

Dr. Hajah Siti Mariah binti Mahmud [Kota Raja]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya tidak cakap banyak kerana hari ini batuk dan suara tidak bagus sikit. Cuma, saya ingin beberapa penjelasan daripada pihak Menteri.

Kalau kita ikut MAVCOM ini, di dalam aktanya ada enam perkara yang menjadi bidang tanggungjawabnya. Saya baca dalam bahasa Inggeris. *Regulate economic matters, provide mechanism for protection of consumers* dan semuanya adalah mengenai industri penerbangan itu sendiri. Hanya satu perkara sahaja yang menempuh— mekanisme untuk melindungi pengguna. Saya berasa agak terkilan juga sebenarnya.

Saya faham apa yang dikatakan oleh Yang Berhormat Bagan Serai tadi tetapi penumpang sudah membayar *tax*, cukai *airport tax* dan sebagainya, kenapa sebelum ini apa di dalam *airport tax* itu, cukai lapangan terbang itu, sebenarnya apa fungsinya di situ? Bukannya sedikit *airport tax* itu. Jadi kalau boleh saya minta Menteri terangkan supaya rakyat tahu apa sebenarnya cukai ini dan apa gunanya.

Saya juga ingin bertanya kepada Menteri, setelah tiga tahun MAVCOM berfungsi, apakah aduan-aduan yang telah dapat diselesaikan? Ini kerana saya bersetuju dengan Yang Berhormat Bagan Serai tadi tentang kita terpaksa membayar untuk kerusi roda. Kalau kita tengok di KLIA2, jarak perjalanannya adalah jauh daripada *gate*-nya, daripada tempat masuk kita *check-in* itu sendiri. Jadi, perlu bayar dan kadang-kadang perlu *booking* lebih awal. Sekiranya seorang itu mengalami masalah di mana dia tidak memerlukan kerusi roda sepanjang masa tetapi ada kalanya dia memerlukan kerusi roda oleh sebab ada masalah otot, saraf dan sebagainya, kita tidak boleh dapatkan kerusi roda pada masa itu. Kalau kita pergi kepada lapangan-lapangan terbang di seluruh dunia, servis kepada kerusi roda ini percuma.

Saya baru ini berpengalaman pergi ke Istanbul. Saya ada masalah spina saya, tulang belakang saya dan saya duduk atas satu kerusi roda yang saya bawa sendiri kerana di sini kalau tidak ada kerusi roda, saya terpaksa bayar tetapi saya bawa kerana saya hendak pergi makan angin, saya bawa sendiri. Bila dia melihat saya duduk atas kerusi roda, maka dia dengan sendirinya datang, petugas-

petugas itu datang bawa saya, tolak saya masuk eskalator, terus naik kepada satu van, masuk pintu khas ke dalam kapal terbang.

■1610

Saya terpegun sebenarnya, sedangkan di dalam KLIA itu bila kita mengalami masalah, kita terpaksa menunggu *buggy*. Kalau tidak ada *buggy*, kita terpaksa berjalan dan kerusi roda tidak diberi dengan percuma. Jadi, apakah MAVCOM telah buat? Masalah kerusi roda ini bukannya baru, sudah lama. Jadi, tidakkanlah tiga tahun tidak boleh selesai lagi masalah kerusi roda. Takkan tidak boleh buat satu *regulation*, satu peraturan yang boleh katanya diikuti oleh syarikat-syarikat perniagaan untuk memberi servis ini dengan percuma. Ini perkara yang saya rasa banyak diperkatakan di luar.

Ada enam fungsi, satu sahaja untuk perlindungan pengguna, yang lainnya adalah untuk industri penerbangan itu sendiri. Jadi kenapa tidak boleh syarikat-syarikat perniagaan, syarikat-syarikat penerbangan ini sendiri yang buat untung begitu banyak untuk masuk, membayar sebahagian daripadanya kepada tabung ini untuk digunakan oleh MAVCOM untuk *regulate*. *The industry is for them. More for them than for us*, ya. Itu sahaja persoalan saya. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

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

4.11 ptg.

Datuk Noor Ehsanuddin bin Mohd. Harun Narrashid [Kota Tinggi]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana mengizinkan saya untuk berbahas dalam rang undang-undang ini. Pertamanya saya mengucapkan tahniah kepada kerajaan kerana memang sampai masa untuk kita melihat MAVCOM ini diperkasakan lagi. Walaupun selepas tiga tahun, tetapi fungsi-fungsi MAVCOM itu perlu diperjelaskan dan diperkasakan melalui peruntukan-peruntukan tertentu dan rang undang-undang ini akan memberi mereka satu *empowerment* dengan izin, untuk menjadikannya lebih berkesan dan menyumbang ke arah perkembangan industri penerbangan negara.

Seperti yang kita tahu, industri penerbangan ini berkembang maju. Kalau kita lihat daripada sumber-sumber dapatan tentang unjuran-unjuran pembangunan sehingga tahun 2030 dan tahun 2050 yang telah diunjurkan oleh PricewaterhouseCoopers berdasarkan data-data daripada World Bank dan

International Monetary Fund memberi unjuran bahawa pembangunan di rantau ini khususnya di negeri China, Korea, Jepun, India dan di mana kita di Asia Tenggara yang berada di tengah-tengah ini juga akan terkesan positif dan akan memberi pulangan-pulangan yang baik sekiranya kita mengambil satu pendekatan yang holistik dan mempersiapkan diri kita untuk mengambil limpahan-limpahan yang besar yang akan berlaku tidak lama daripada sekarang. Kalau tahun 2030 hanya 13 tahun dan tahun 2050 hanyalah 33 tahun daripada sekarang. Itu satu jangka masa yang tidak panjang sebenarnya.

Saya lihat baru-baru ini kementerian juga, kerajaan telah mengadakan pindaan Akta Perkapalan Saudagar contohnya, di mana kita menggalakkan pendaftaran kapal-kapal besar di negara kita yang kita tahu mempunyai kelebihan-kelebihan *natural draft* contohnya dengan izin, di Pengerang yang melibatkan kapal-kapal besar ini berminat untuk mendaftar di negara kita. Sudah tentunya kalau mereka mendaftar di negara kita, kita akan mendapat limpahan daripada segi pendaftaran, insurans, servis perkhidmatan, pembaikan dan sebagainya.

Ini sebenarnya satu model, satu pembangunan yang amat baik. Kita lihat di Singapura dan Hong Kong contohnya, mereka mengadakan model-model seperti MAVCOM ini untuk mengembangkan industri penerbangan ini. Kita semua faham mikroekonomi ataupun *mechanics economy* mengatakan kalau kita mempunyai *volume* yang besar, kita mempunyai *throughput* yang besar, pelancong yang besar, sudah tentu kos ini akan bertambah murah. Ini adalah satu proses yang kena diusahakan pada peringkat awalan.

Hari ini dengan ada idea-idea ini akan dapat membantu kita menggarap harapan ini dan akhirnya akan memberikan pulangan bukan sahaja dari segi kos yang lebih murah, yang lebih efektif, juga akan mengembangkan ekonomi dan memberikan pulangan yang begitu banyak pelbagai hala di samping pendapatan cukai, perkhidmatan yang lebih selesa, yang lebih efektif. Ini mesti digarap mulai pada hari ini. Itu sebabnya kita duduk dalam Dewan ini, kita kadang-kadang ter *off tangent* sikit minta maaf, perkara-perkara yang bukannya tidak penting tetapi dari segi hierarkinya kadang-kadang kita terlupa melihat daripada *the bigger picture*.

Saya hendak melihat perubahan mengenai rang undang-undang ini kerana saya menarik MAVCOM ini kita dan melihat sudut-sudut bagaimana kita hendak mempelbagaikan sumber pendapatan dan mengurangkan kebergantungan kepada kerajaan. Kita tiap-tiap kali dalam Dewan ini membincangkan kerajaan belanja lebih, itu dan ini, kita kena kurangkan perbelanjaan. Akan tetapi dalam

pada masa yang sama, usaha-usaha yang hendak menggalakkan ini kita lihat dari sudut yang tidak dinegatif.

Kita lihat contohnya RM1 ini, contoh fi yang hendak digerakkan hanya melibatkan mereka yang pergi *outbound*. *Outbound* ini maknanya 24 juta daripada keseluruhan. Itu pun kalau kerajaan caj RM1 boleh dapat RM24 juta. Ini tidaklah banyak pada peringkat ini. Akan tetapi di masa akan datang kalau kita ada fi begini, *structure* begini yang lebih mudah difahami dan *difactoring* dalam kos penerbangan itu sendiri, sudah tentu ini tidak menjadi masalah. Ia akan membantu dengan banyak, mengurangkan kebergantungan kepada kerajaan. Akan tetapi MAVCOM itu sendiri mempunyai kapasiti untuk mengembangkan lagi skop-skop dia dan melihat sudut-sudut yang boleh menjana begitu banyak *revenue* dan dengan itu, dapat diterjemahkan dalam bentuk perancangan yang lebih baik, promosi yang lebih baik.

Maka dengan ini, dapat menarik lebih banyak penerbangan datang ke Malaysia, pelancong-pelancong datang ke Malaysia. Ini sebenarnya memberi satu imbuhan-imbuhan jangka masa separa dan panjang yang jauh lebih baik sebagaimana yang dilakukan di Singapura, Hong Kong. Kita lihat contohnya Dubai sendiri. Cuma Dubai ini lain sikit sebab dia negara minyak, dia banyak duit, kerajaannya mungkin subsidi lebih. Akan tetapi kita mesti mempunyai satu kapasiti yang membangunkan ekonomi penerbangan itu di dalam bentuk yang lebih tidak dikawal seterusnya oleh kerajaan. Mungkin ada kawalan-kawalan tertentu tetapi dapat dibuat secara lebih dinamik, lebih terkini, menepati cita rasa sekarang dan juga menepati keperluan-keperluan masa depan industri penerbangan itu dengan lebih baik lagi.

Dengan ini, saya lihat contohnya kerajaan memberi peruntukan RM90 juta untuk dua tahun, RM45 juta untuk setahun, ini dalam masa tidak berapa lama akan dapat diusaha sendiri oleh MAVCOM. Dengan ini mereka akan lebih berdikari, mempunyai SOP-SOP yang lebih dinamik. Ini amat baik untuk industri yang mana kita mempunyai dan kita semua faham industri penerbangan ini adalah satu industri yang amat kompetitif. Kalau kita meletaknya eksais terlampau tinggi, mereka akan pergi tempat lain. Mereka boleh terbang dan berhenti di mana-mana *airport* yang lain. Kalau ini berlaku, rugi pada kita.

Dalam kita membangun, memperkembangkan industri penerbangan tempatan, kita mesti mengambil kira potensi-potensi perkembangan serantau di peringkat antarabangsa yang boleh kita garap untuk mendapat pulangan yang

lebih baik kepada negara kita. Ini akan bukan sahaja menjadi mereka tertarik kepada penerbangan di Malaysia dan sudah tentu ia akan memberi peluang yang banyak kepada usahawan dan perniagaan dan sebagainya. Akan tetapi yang lebih penting lagi dengan banyaknya *volume* ini akan memberi satu unit kos yang lebih rendah. Ini semestinya dalam masa yang panjang akan memberikan kebaikan kepada penumpang-penumpang di dalam negara dan pengguna.

Tuan Yang di-Pertua, kita juga melihat hari ini kita memerlukan satu badan yang boleh berdikari, yang boleh memantau, menyelia perubahan-perubahan dalam keperluan industri penerbangan dengan lebih dinamik lagi. Kita lihat hari ini contohnya bila ada syarikat-syarikat yang menawarkan penerbangan paling murah contohnya. Kita juga tanggungjawab kerajaan memastikan bila murah itu sebenar-benarnya murah. Ia tidak *misleading* dan tidak memberikan gambaran-gambaran yang salah contohnya. Kadang-kadang murah tetapi lepas itu banyak tambahan-tambahan kos yang akhirnya membebankan juga kalau kita ambil dari segi komposit. Kadang-kadang dikata RM2, RM50 tetapi sebenarnya ada tambahan kos-kos lain yang akhirnya kita campur-campur membebankan. Itu pun tanggungjawab kerajaan.

Akan tetapi ini mesti dipantau, diselia dengan keadaan dinamik secara berterusan. Ia tidak dibuat secara dasar polisi yang hanya dilaporkan pada hujung tahun baru kita buat penguatkuasaan. Ia mesti dibuat secara pemantauan secara berterusan. Itu sebabnya penubuhan MAVCOM ini saya ingat amat bertepatan supaya ia lebih memahami keperluan industri yang sentiasa berubah, dinamik dan ia dapat dibuat secara *impromptu at point of source*. Dengan ini saya yakin akan memberi kepuasan, keselesaan kepada pengguna-pengguna.

Hari ini kita lihat lebih-lebih lagi apabila syarikat-syarikat penerbangan ini kalau tidak dipantau dengan segera, mereka membuat contohnya tawaran-tawaran yang kadang-kadang mengelirukan, kadang-kadang murah tetapi yang murah itu dalam satu kapal terbang hanya 20 *seats* sahaja atau 10 *seats* sahaja. Ini bila ditanya, sudah penuh, sudah penuh. Ini sebenarnya memberi satu gambaran yang tidak tepat. Ia juga boleh terdedah kepada manipulasi golongan tertentu yang mengatakan sudah penuh, harga RM500 ke London contohnya.

Akan tetapi kalau *you* nak, *you* boleh dapat RM1,000. Ini akan mendedahkan kepada manipulasi-manipulasi tertentu dan ini tidak baik kepada industri penerbangan negara juga dalam jangka masa panjang. Itu sebabnya kena ada pemantauan, penyeliaan secara berterusan dan secara *day to day* kalau boleh

dengan izin, supaya ia sentiasa seiring dengan penawaran-penawaran di syarikat-syarikat penerbangan yang lain di luar negara.

Tuan Yang di-Pertua, di samping kita melihat industri saya sebut panjang lebar tadi betapa industri penerbangan negara ini boleh besar. Kita selalu dengar kompelin MAS pun masalah, AirAsia bagus sikit. Akan tetapi kalau kita tidak mempunyai satu kerangka yang kuat yang setaraf dengan lain atau kita terpaksa melayani ataupun mendekati secara yang lebih bersifat domestik, kita bimbang industri ini tidak berkembang. Industri penerbangan yang tidak berkembang adalah satu kerugian yang besar kepada negara dan akhirnya akan terfaktor juga kepada bebanan kepada rakyat serta individu sama ada bila setiap kali kerajaan atau negara terpaksa *bail out* atau bantu atau mengambil subsidi, itu petanda-petanda bahawa industri itu tidak menuju ke landasan yang betul.

■1620

Tetapi kalau sekiranya kita mengembangkan secara lebih holistik dengan mempunyai perancangan jangka panjang, saya yakin industri ini akan berkembang atas faktor-faktor perkembangan ekonomi kita yang baik, perkembangan ekonomi di serantau yang baik dan kita juga mempunyai data statistik menunjukkan bahawa pelaburan terbesar dan ini diterjemahkan dalam bidang ataupun *volume* ataupun jumlah pengguna akan bertambah maka sepatutnya kita mengambil kesempatan ini untuk memperkasakan kerangka yang ada supaya jangka masa pendek dan panjang dia akan memberi imbuhan atau *reward* kepada negara dan juga kepada setiap pengguna yang menggunakan perkhidmatan udara di Malaysia .

Dan dengan adanya MAVCOM ini secara dinamiknyanya akan sentiasa seiring dengan keperluan terkini dan ini amat penting kadang-kadang kita bila buat sesuatu perancangan, sampai masanya perancangan itu sebenarnya sudah *out of date* sedikit atau tidak selari dengan tuntutan semasa. Ini amat penting dan sudah sampainya masa negara kita yang akan maju pada tahun 2020 mempunyai kerangka-kerangka yang *solid* yang baik dan itu sebabnya rang undang-undang ini bagi saya melihat dari segi enam sudut yang skop yang hendak dipertanggungjawabkan ia amat bertepatan sekali dan di dalam daripada itu saya juga berasa mungkin kalau kita dengan keadaan ekonomi yang baik dan lokasi kedudukan geografi kita yang baik kita juga berpotensi untuk menjadi hab di Asia Tenggara. Singapura- saya ingat jiran kita pun sudah maksimum. Dia tidak boleh

lah dia hendak tambah kapal terbang, hendak tambah *site* pun tidak boleh kecuali kos dia akan meningkat naik.

Akan tetapi kita masih mempunyai itu sebab saya rasa perancangan untuk KLIA1, KLIA2 adalah suatu perancangan yang tepat dan dengan adanya kita tiga landasan itu akhirnya menyebabkan kos kita akan murah dalam masa jangka masa panjang dan sebab itu berdasarkan perancangan-perancangan awal daripada Kementerian ini saya ingat saya hendak ucap tahniah kerana kita sentiasa berpandangan jauh.

Kita sentiasa dikritik bila kita buat pembangunan hari ini tetapi sebenarnya pembangunan hari ini memberikan kita pulangan yang begitu baik di masa hadapan. Itu sebab saya rasa, MAVCOM akan memperkemaskan lagi kerangka kerja yang ada di samping MOT dan DCA, MAVCOM akan dapat membantu dengan lebih baik dengan syarat kalau boleh lebih baik dia mempunyai kapasiti untuk berkembang sendiri. Itu sebabnya rang undang-undang ini sangat penting dan saya rasa rang undang-undang ini patut disokong semua Ahli-ahli yang Berhormat dalam dewan ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingat itu sahaja perbahasan saya. Saya ucapkan terima kasih dan saya menyokong rang undang-undang ini. Terima kasih.

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

4.22 ptg.

Dato' Raja Kamarul Bahrin Shah [Kuala Terengganu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi izin dan kesempatan untuk saya berbahas tentang isu ini. Saya rasa sahabat saya daripada Yang Berhormat Kota Tinggi tadi lebih memahami kesan jangka panjang industri pelancongan dengan kos-kos yang terkawal. Saya ucapkan tahniah. Konsep langit terbuka, *open sky policy* ialah untuk memberi syarikat swasta menentukan destinasi utamanya yang difikir baik kerana mereka lah yang akan menanggung untung dan ruginya dan bukanlah pihak lain yang sepatut bercampur tangan terlalu banyak di dalam urusan tersebut.

Yang membimbangkan kita pada hari ini adalah MAVCOM pula hendak main peranan penentu dan seolah-olah menjadi pengarah pemasaran syarikat penerbangan swasta dan industri pelancongan. Inilah yang perlu kita kaji sehalus-halusnya. Ini sangat bertentangan dengan semangat *open sky policy* atau apa yang dipanggil *free enterprise* atau *open market policy*, dengan izin. Kerajaan

Malaysia hari ini tidak boleh berfikir *in isolation* kerana kita perlu melihat persaingan daripada jiran-jiran kita khususnya jiran-jiran yang berhampiran iaitu negara-negara Asian seperti Indonesia Vietnam dan Kemboja di mana industri pelancongan dan penerbangan mereka berkembang dengan pesat dan begitu baik.

Itulah yang kita perlu halusi lebih terperinci. Tidak bolehlah kita melihat isu ini secara *isolation* di Malaysia sahaja kerana penyelidikan pemasaran *tourism* Malaysia sendiri menjangka pertumbuhan pelancongan yang akan sampai di Malaysia akan menjadi negatif dalam jangka masa yang terdekat. Sementara jangka pertumbuhan pelancongan jiran kita di Indonesia mengalami dengan izin *phenomenal growth* atau pertumbuhan yang amat luar biasa dan kita mestilah mengambil iktibar dan apa-apa contoh yang boleh daripada jiran kita. Kita tahu mereka merupakan persaingan yang terdekat dan terhebat dengan daya tarikan yang lebih dan kita perlulah mengukur pencapaian mereka dan keupayaan kita juga.

Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menyebut di sini negara-negara jiran kita tidak mempunyai begitu banyak cukai seperti apa yang ada di negara kita ini dan apakan lagi kita sekarang ini menambah cukai-cukai yang sudah ada. Saya ingin menyebut dengan ringkas bagaimana kita hendak bersaing dengan mereka kalau hari ini kita sudah ada *tourism tax* RM10 satu malam, *airport tax* antara RM50 sehingga RM73, APSS ataupun *security tax* USD10 dan *departure tax* RM10 yang akan menjana RM45,000 sehari atau RM20 juta setahun.

Inilah apa yang kita akan dikenakan pada pelancong yang akan datang di sini dan pelancongan dan isu penerbangan adalah *very price sensitive*. Saya hendak sebut di sini contoh, Cartagena Airport di Colombia dengan pemotongan *airport tax* pada tahun 2013, kedatangan pelancong ke negara itu telah meningkat pada tahun 2014–2015 selepas pemotongan *tax*. Di negara kita sendiri apabila *airport tax* di Kota Kinabalu dinaikkan pertumbuhan pelancongan telah menjadi negatif. Itulah apa yang patut kita menyedari hakikatnya. *They are very price sensitive*, dengan izin.

Tuan Yang di-Pertua, industri penerbangan ini juga akan membantu industri pelancongan, perhotelan di mana begitu banyak pekerja-pekerja yang bergantung kepada pendapatan mereka akan menjadi mangsa jika kekurangan sampainya pelancong di Malaysia ini. Kita perlulah melihat tentang *volume* yang

kita perlu masuk di dalam Malaysia dengan *low cost carrier* kerana *low cost carrier* adalah *the way for future tourism*, dengan izin.

Kita juga perlu melihat masalah atau mungkin kesilapan kita dalam membina *low cost terminal* KLIA2 di mana sepatutnya kos diminimumkan tetapi seperti yang kita tahu sejarah telah menunjuk bahawasanya kerja tanah sahaja telah menaik daripada RM40 juta sehingga RM800 juta dan kos keseluruhannya menjadi daripada RM1.5 bilion sehingga lebih kurang RM4 bilion dan kerja-kerja pembaikan masih berterusan. Inilah pentingnya kita mengawal kos untuk membuat *low cost carrier* lebih *affordable* kepada pelancong-pelancong yang akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, semangat *low cost carrier the mast tourism* kos sederhana tidak boleh diambil ringan kerana itulah yang menjadi cara membawa pelancong dari satu negara kepada negara yang lain di dalam waktu tekanan ekonomi dan kos yang begitu tinggi pada hari ini dan orang ramai memanglah berlumba-lumba untuk mencari *the best deal* untuk *carrier* atau *low cost carrier* pada hari ini.

Saya mintalah supaya kerajaan jangan suka untuk mencari cara mendapat duit dengan senang dan cepat kerana pulangan industri pelancongan dan penerbangan adalah *long term investment* atau pulangan jangka masa panjang di mana implikasinya atau pulangannya tidak boleh kita kecapai dengan begitu cepat dan senang. Tidak ada *shortcut* atau jalan mudah yang dapat kita mencapai kejayaan untuk menjana industri pelancongan dan penerbangan yang baik jangka masa panjang.

Itulah dengan ini saya ingin menyarankan kepada kerajaan supaya lebih berhati-hati untuk tidak menjejaskan potensi pelancongan Malaysia yang begitu baik kerana kos penerbangan masuk dan juga kos perhotelan adalah *price sensitive* dan kalau tidak dijaga dengan baik pesaing-pesaing berdekatan kita seperti Cambodia, Vietnam dan Indonesia akan mengambil kesemua *market-market* atau pasaran yang telah kita tembusi dan ini akan menjadi satu kerugian pada Malaysia juga dalam jangka masa panjang.

Jadi, saranan saya pada kerajaan kita perlu melihat bagaimana hendak menjana pendapatan industri *aviation* kita dan pelancongan dalam bentuk jangka masa panjang dan bukan untuk mengaut keuntungan dengan cepat atau dengan senang. Sekian, saya mohon untuk memberi pandangan dan pertimbangan oleh

pihak kerajaan untuk meneliti cadangan yang telah dibentang pada hari ini. Sekian, terima kasih.

■1630

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

4.30 ptg.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya akan terus masuk huraian. Huraian 4 fasal 3 di mana pindaan ini akan memberi kuasa kepada suruhanjaya tersebut mengenakan dan memungut caj-caj ke atas penumpang di lapangan terbang di Malaysia bagi mengawal seliaan yang diberikan oleh suruhanjaya. Soalan saya, setahu saya kita sudah ada beberapa jenis caj ke atas penumpang contohnya *passenger service charge* (PSC) ataupun lebih dikenali sebagai *airport tax*. Di mana caj PSC ini, juga termasuk caj *passenger security service charge* (PSSC) maka apakah yang dimaksudkan dengan caj-caj bagi mengawal seliaan yang diberikan oleh suruhanjaya ini?

Adakah caj baru ini akan diperkenalkan pada masa yang akan datang? Minta penjelasan secara terperinci definisi mengawal seliaan yang bakal diberi oleh suruhanjaya yang bakal dikenakan caj ke atas penumpang ini. Merujuk kepada huraian saya tadi, apakah jenis hubungan yang wujud di antara suruhanjaya dengan Malaysia Airport Berhad (MAHB) memandangkan MAHB juga ada dikenakan caj ke atas penumpang atas perkhidmatan mereka? Jika ada, saya minta supaya penimbangan ke atas Sabah dan Sarawak dikecualikan memandangkan wujudnya kelemahan dari segi *connectivity*, dengan izin di kawasan tersebut serta kos penerbangan yang tinggi terutamanya dengan wujudnya MASwings. Masalahnya, sudah terdapat banyak caj-caj yang wujud dan akibat daripada itu kos penerbangan semakin meningkat.

Bahkan terutamanya di Sarawak kita sering menggunakan AirAsia kerana itu sahaja pilihan yang kita ada. Hal ini kerana kos mereka yang rendah. Itu pun kos tiket tidak seperti dulu lagi. Di mana sekarang kita tahu bahawa sebab utama bukan kerana AirAsia meningkatkan kos tiket mereka tetapi kerana caj yang dikenakan oleh MAHB, MAVCOM bahkan kita kluatir pada tahun 2018 kos tiket akan lagi meningkat mendadak disebabkan oleh banyak caj yang akan dikenakan seperti yang dibangkitkan oleh ramai Yang Berhormat tadi. Contohnya, *airport tax*

di KLIA2 akan meningkat daripada RM50 hingga ke RM73 iaitu peningkatan sebanyak RM20 lebih ringgit.

Di mana kalau di Sarawak, kalau kita boleh beli tiket semurah RM99 ke Kuala Lumpur sekarang tidak dapat lagi. *It will be* RM120. Kalau harga sederhana, RM199 ke Kuala Lumpur sekarang tidak dapat lagi. *It's going to be* RM220 dengan izin. Kita ada *departure tax* iaitu sebanyak RM1 seorang *passenger*. Kita ada APSS, *tax APSS* yang kepada KDN sebanyak USD10 iaitu lebih kurang RM43. Juga kemungkinan besar oleh sebab DCA sudah pun *dicorporatize*, DCA akan meningkatkan lagi caj mereka dan MAHB mungkin juga akan meningkatkan caj mereka. Ya. So, jika semua ini meningkat. Maka pada tahun 2018, tiket penerbangan akan naik secara mendadak sekali dan *of course*, dengan izin dengan adanya *tourism tax* RM10, maka adakah kesemua caj ini akan mengakibatkan akan menjejaskan industri pelancongan kita? Terutamanya di Sarawak. Di mana kita, *we depend on the tourism industry*, dengan izin. Silakan Yang Berhormat Lanang.

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Memandangkan *fee charge* cukai yang akan dikutip ini tentu akan menambah beban kepada pengguna atau terutama dari Sarawak. Seperti yang saya bangkitkan selalu iaitu dari Sibu ke Kuala Lumpur atau Sibu ke Kota Kinabalu dan sebagainya, harga tiket penerbangan tidak pernah dikawal. Jadi, apabila *fee charge* dan cukai ini ditambahkan jadi harga tiket penerbangan akan menjadi lebih mahal lagi. Ini akan menambah beban kepada pengguna-pengguna. Jadi, sekali lagi kita tiada kawalan dalam harga tiket penerbangan pada musim perayaan. Jadi, kalau ada *fee charge* dan tadi yang dikatakan APSS setinggi USD10 iaitu lebih kurang RM43 ini akan menjadikan satu bebanan yang kuat terutama kita dari Sarawak dan terutama dari Sibu.

Hal ini kerana kita tidak ada pilihan. Jadi, apakah kawalan yang dapat diberi oleh kementerian atau MAVCOM untuk membela nasib kami dari Sibu? juga Hulu Rajang? Hulu Rajang? Ya? Juga setiap kali kita disuruh untuk membeli tiket, *booked ticket earlier* lebih awal supaya kita dapat tiket yang lebih murah. Akan tetapi, satu contoh yang saya dimaklumkan iaitu ada rakyat yang *check* harga tiket pada 5 Oktober dari Sibu ke Kuala Lumpur untuk tiket *June next year 2018*, tetapi harga ini adalah setinggi RM1,698 untuk tiket MAS. Ini hanyalah Sibu ke Kuala Lumpur, bukan ke luar negara. Jadi, saya hendak tahu apakah yang dapat kementerian buat atau MAVCOM buat untuk mengawal harga tiket penerbangan

terutama bagi kita yang dari Sibuluan dari Kapit, dari Bintangor, dari Sarikei. Saya minta penjelasan. Terima kasih.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Satu soalan yang paling baik saya minta soalan,

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Sedikit.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Silakan...

Tuan Sim Tze Tzin [Bayan Baru]: Terima kasih Yang Berhormat Stampin. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya juga rasa MAVCOM sepatutnya untuk *liberalize* sektor penerbangan supaya lebih banyak syarikat-syarikat berlumba-lumba, *competitive. Market* dia akan *bring down the price*. Walau bagaimanapun, saya hendak bagi contoh dahulunya apabila Firefly bermula di Subang selepas itu dia punya harga tinggi. Selepas Malindo masuk, harga dia telah menjadi rendah. Mereka kedua-duanya menurunkan harga untuk bersaing. Kita nampak bahawa pada masa itu lebih kurang RM50 sahaja. Saya hanya bayar RM50 untuk menaiki kapal terbang daripada Subang ke Pulau Pinang atau Pulau Pinang ke Subang.

Jadi, ini adalah harga yang sangat saya rasa lebih murah daripada bas. Walau bagaimanapun, selepas penambahan fi dan caj dan sebagainya harga sekarang telah mencapai satu tiket RM150. So, saya nampak bahawa dia sebenarnya ini amat membebankan. Ini adalah kerana polisi kerajaan. Ini adalah kerana fi dan *surcharge* dan juga pelbagai *service charge* yang telah ditambah kepada kami kepada rakyat yang menyebabkan harga meningkat. Terima kasih.

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: Terima kasih kedua Yang Berhormat tadi, soalan yang baik saya ingin masukkan dalam perbahasan saya. Jadi, soalan yang saya hendak tujukan juga tadi saya juga teringat Yang Berhormat Lanang pernah mengatakan bahawa terdapat penerbangan daripada Sibuluan ke Kota Kinabalu. Di mana AirAsia memang ada minta *airway* laluan tersebut tetapi dibatalkan. Betul? Jadi, saya minta *confirmation*, dengan izin daripada kementerian. Jika ini betul, mengapakah MAVCOM tidak membenarkan AirAsia terbang daripada Sibuluan ke Kota Kinabalu? Bukankah peranan MAVCOM adalah untuk memastikan ada persaingan yang sihat? Dan dari segi apa yang dibawa oleh Yang Berhormat Lanang tadi, maksudnya MAVCOM hanya untuk diwujudkan untuk melindungi Malaysia Airlines.

Kita semua tahu, MASwings di Sarawak adalah gagal. Gagal. *Is a never-ending story* MASwings in Sarawak. Jadi, saya harap kementerian boleh bagi satu jawapan yang telus dan juga tadi oleh Yang Berhormat tadi juga tentang Firefly

tadi. Jadi, sekarang tiada persaingan. Mengapa? Adakah tiada persaingan kerana *business decisions* daripada AirAsia ataupun Firefly ataupun campur tangan daripada Kerajaan Malaysia? Untuk melindungi MASwings dan Malaysia Airlines? Itu kita perlukan satu kepastian. Kalau betul-betul itu benar, maksudnya kita telah membuat satu *decisions* yang membebankan rakyat Sarawak dengan izin. Jadi, saya ada satu beberapa *suggestion* dengan izin iaitu maka kita perlu berdasarkan caj-kej ini kita perlu berdasarkan prinsipal berdasarkan I-A-T-A ataupun I-C-A-O di mana caj ini perlu *benchmark* terhadap fasiliti dan servis yang diberikan oleh *airport* tersebut.

■1640

Satu perbincangan perlu diadakan bersama dengan industri *player* contohnya AirAsia, Firefly, Malindo kesemuanya dibawa bincang. Pernahkah dibawa bincang bersama dan jika dibawa bincang, apakah cadangan mereka, kita perlu tahu. Cadangan satu lagi iaitu kita perlu satu formula serta struktur, bagaimana caj tersebut dikenakan. Jadi kita harap kementerian boleh beri satu jawapan yang telus terhadap bagaimana caj tersebut dikenakan.

Seterusnya adakah kerajaan dengan adanya caj-kej tersebut, maksudnya adakah kerajaan menggunakan *low cost airline*, contohnya AirAsia sebagai *tax collection agent* bagi kerajaan, untuk apa? Demi membiayai kos pembinaan KLIA2 serta KLIA Ekspres yang begitu besar berbilion-bilion. Jika tidak cukup tidak mengapa, naikkan caj sahaja, biar AirAsia *take all the pelan*, dengan izin. Gunakan mereka untuk *collect tax for the government*, dengan izin. Jadi apa yang kita perlukan adalah *transparency* di mana apabila *tax* RM1 *per passenger* ini dikenakan, di manakah ianya akan digunakan, dan tahukah bahawa kerajaan, *impact economy* yang terjadi jika *tax* ini pada tahun 2018 kesemua ini dicajkan? *Impact economy* terhadap industri pelancongan kita terutamanya, di Sarawak.

Huraian saya yang seterusnya iaitu huraian ketiga, fasal 2. Pindaan kepada subseksyen 66(1) Akta 771, di mana pindaan dibuat dengan menggantikan dengan perkataan bagi kedua-dua laluan domestik dan antarabangsa. Soalan saya, maka merujuk kepada yang di atas, pihak manakah mempunyai kuasa, dengan izin *final says* dalam perkara yang menyentuh hak trafik udara, di mana selepas pindaan tersebut, ia berbunyi sedemikian, iaitu seksyen 66 perenggan 1, *the commission* dengan izin, *the commission shall be responsible to administer, allocate and manage air traffic right for both domestic and international routes* di dalam laman web MAVCOM tercatat dengan izin, *the*

role of MAVCOM differs from those of the Minister of Transport (MOT) and Department of Civil Aviation (DCA). Akan tetapi apa yang sebenarnya yang berlaku adalah pindaan kuasa daripada DCA, daripada MOT kepada MAVCOM.

Ini seumpamanya suatu kenaikan kuasa yang mendadak kepada MAVCOM. Bukan itu sahaja di mana pelantikan ahli-ahli komisioner MAVCOM juga dalam kuasa Jabatan Perdana Menteri ataupun Perdana Menteri sendiri. Contohnya seksyen 5 perenggan 1 dalam rang undang-undang tersebut mengatakan bahawa dengan izin, *the commission shall consist of the following members. Executive Chairman should be appointed by the Prime Minister to representative of the Federal Government Secretary General of MOT, Director General of Economic Planning not less than four but no more than six other members, shall be appointed by the Minister after consultation with the Prime Minister.*

Apa yang saya kuarir adalah MAVCOM seumpama suatu jentera politik, di mana kesemua yang berkuasa dalam MAVCOM adalah *politically affiliated*. Maka dengan kuasa yang ada ia membuka suatu *windows of opportunity* untuk menyalahgunakan kuasa MAVCOM sepatutnya yang digunakan untuk melindungi industri penerbangan. Akan tetapi sekarang apa MAVCOM perlu buat adalah perlu melindungi *industry player* daripada MAVCOM sendiri. *I think what the MAVCOM to do now is to protect the industry player from the MAVCOM* dengan izin.

Kenapa saya katakan begitu. Cuba kita tengok *senior management* dalam MAVCOM. CEO, Azmir Zain, beliau pernah menjadi *Director of Investment* di Khazanah Nasional, selama lebih kurang lima tahun. *Director of Aviation Development*, Germal Singh Khera, beliau pernah menjadi *Senior VP International and Government Affairs Malaysia Airlines*. *Director of Consumer Affairs*, Pushpalatha Subramaniam, beliau pernah menjadi *Senior VP Consumer Affairs, Malaysia Airlines* selama 25 tahun dan *Director of Economics*, Dr. Wan Khatina Wan Mohd Nawawi, beliau pernah menjadi *Director of Research, Khazanah Research Institute*, pernah menjadi *Director Khazanah Nasional*, pernah menjadi *trustee Khazanah Nasional*.

Kesemua *management* di dalam MAVCOM adalah daripada *Malaysia Airlines*. *How can you have a senior management* dengan izin, *in MAVCOM semuanya daripada Malaysia Airlines and when their role is to supervise the whole airline industry in Malaysia*, dengan izin. *There is a clear conflict of interest, so the trust that we are giving to MAVCOM now, can it be trusted* dengan izin? Kes seperti

apa yang dikatakan oleh Lanang tadi *route* di Sibu dan Kota Kinabalu telah pun dibatalkan. *To protect who? Malaysia Airlines? Is it?* Dan saya faham, terdapat banyak *routes* lagi yang di*apply* oleh penerbangan lain, telah pun dibatalkan juga. Atas alasan apa, melindungi Malaysia Airlines. Jadi, apakah peranan MAVCOM, melindungi MAS? Dengan izin.

Maka pernah kah kita membuat konsultasi dengan *industry player* yang lain, paling *obvious* AirAsia. Apakah pandangan mereka? *If we can't even run MAS profitable, when there is no competition, why are we not listening to those industry players that do well in this industry*, dengan izin. *We should do that.*

Kita tidak mahu satu lagi MAHB memonopoli, *why? Because got political backing.* Maka walaupun *servicing* mereka tidak memuaskan, tidak efektif, banyak pembaziran, mereka tidak peduli. Ini kerana mereka mempunyai *strong political backing.* *Is MAVCOM is going to be next MAHB?* Soalan saya. MAVCOM pun sama juga ya. Seperti apa yang dikatakan oleh *major industry player*, saya *quote* dengan izin. *The industry planned the Malaysian Aviation Commission (MAVCOM) for failing to promote commercially viable consumer orientated and resilience civil aviation industry. This is from the industry player they know what they are doing and MAVCOM need to take this seriously* dengan izin. *Because we can't even run MAS profitable, when we have all the power.*

Maka dengan adanya MAVCOM, MAHB yang berpengaruh, yang boleh terpengaruh oleh pihak politik, saya khuatir ianya akan menjadi suatu *stamping block* bagi usahawan-usahawan aviasi aeroangkasa yang lain, di mana satu kali lagi membuka ruangan bagi budaya kronisme. Bahkan adakah MAVCOM wujud untuk melindungi MAS, nampaknya begitulah. Maka di mana MAVCOM sepatutnya, adalah untuk memastikan persaingan yang ada akan tetapi sekarang berlaku yang berlainan, ia berlaku juga seperti apa yang berlaku oleh MAHB.

Mereka boleh menyalahgunakan kuasa mereka, pengaruh mereka, *because they are not accountable to anyone but the politic behind them are strong.* *This is going to be another monster that is going to kill the aviation industry in Malaysia.* Ianya akan digunakan untuk menyekat usahawan-usahawan yang bukan kroni, tiada *political backing* untuk menjayakan industri aviasi baru di Malaysia, itu yg saya khuatir. Jadi itu sahaja perbincangan saya, minta penjelasan. Terima kasih.

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

4.49 ptg.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi saya peluang untuk memberi beberapa pandangan terhadap Rang Undang-undang Akta Suruhanjaya Penerbangan Malaysia 2015.

Seperti mana yang rakan-rakan saya telah sebut tadi ini merupakan suatu cukai tambahan ke atas industri penerbangan dan juga ke atas pengguna-pengguna dan ini juga akan menjejaskan atau memberi kesan yang negatif kepada industri pelancongan khususnya di Sabah dan Sarawak.

■1650

Saya ingin tahu daripada Yang Berhormat Menteri yang membentangkan rang undang-undang ini bahawa sama ada kementerian sudah mendapat konsultasi daripada pihak negeri Sarawak kerana kita tidak mahu perkara yang serupa itu *tourism tax* yang berlaku sehingga perkataan-perkataan yang tidak seronok itu Menteri Jagung yang dikeluarkan untuk menghina Yang Berhormat Menteri di Sarawak dan akhirnya ia mewujudkan satu *atmosphere* yang tidak bagus dan akhirnya *consumer-consumer* yang akan dibimbangkan. Soalan saya yang pertama yang ingin saya tanya adalah sama ada pengenaan caj tambahan ini telah mendapat kebenaran atau kelulusan atau sama ada konsultasi dengan pihak Kerajaan Negeri Sarawak telah diadakan sebelum caj ini dikenakan bukan sahaja di Semenanjung sini juga ke atas orang-orang Sarawak.

Pandangan saya yang kedua adalah mengenai caj yang diadakan. Walaupun caj itu sama yang dikenakan di Semenanjung dan juga di Sabah dan Sarawak tetapi saya nampak dia pada *substance* nya adalah lebih diskriminasi kepada orang-orang Sarawak kerana di Semenanjung sini, pengguna-pengguna ada pilihan. Mereka boleh pakai *highway*, mereka boleh pakai kereta api, boleh pakai kapal terbang. Mereka ada pilihan, *viable feasible choice*. Akan tetapi di Sarawak di sesetengah tempat, kita tidak ada pilihan.

Penduduk-penduduk di sesetengah tempat seperti Lawas, Ba'kelalan, khususnya di pedalaman dan juga dari Kuching ke Sibul, jalan yang begitu kecil, bukan *highway*, walaupun disebut *Pan Borneo Highway* tetapi belum sampai tahap *highway*. Oleh itu, pakai kapal terbang. Kita diwajibkan *we are forced to use plane*. Oleh itu, walaupun caj yang dikenakan di Sarawak dan di Semenanjung adalah setara tetapi *in effect*, kepada kesannya adalah diskriminasi kepada orang-orang Sarawak. Oleh itu, saya rasa saya hendak sokong apa yang disebutkan

oleh Yang Berhormat Stampin tadi dikecualikan untuk negeri Sarawak dan Sabah. *After all*, negeri Sabah dan Sarawak adalah *fixed deposit state* untuk Barisan Nasional.

Saranan ketiga yang saya ingin mengulas mengenai fungsi yang dijalankan oleh Suruhanjaya ini adalah yang tadi disebut oleh YB Lanang iaitu adakah Suruhanjaya ini ada apa-apa kawalan terhadap harga tiket khususnya pada masa musim perayaan kerana pada musim Hari Raya, Tahun Baru Cina, Hari Gawai dan juga Krismas hujung tahun, harga tiket dari Kuching-Sibu sering naik ke tahap yang amat membebankan. Kuching ke Sibu kadangkala RM500 ke RM600 *one way*. Oleh itu ini merupakan salah satu *profiteering activity* yang dilakukan oleh syarikat-syarikat penerbangan.

Kalau kita tengok peniaga-peniaga jual ayam, lembu, daging pada musim perayaan dengan harga lebih mahal sedikit 10 peratus, 20-50 peratus naik harga. Pegawai-pegawai daripada Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna sudah pergi sana, tangkap hendak saman. Akan tetapi apabila syarikat penerbangan melakukan tindakan *profiteering* ini harga tiket dinaikkan 200-300 peratus tetapi walaupun kita ada Suruhanjaya Penerbangan Malaysia yang kononnya ditugaskan untuk mengawal selia praktis-praktis yang *unethical* syarikat-syarikat penerbangan di Malaysia ini tetapi nampaknya tidak ada apa-apa tindakan sehingga hari ini. Suruhanjaya ini diwujudkan dua tahun sudah, tetapi sampai hari ini tidak ada apa-apa untuk mengawal selia kawal harga tiket khususnya pada musim perayaan.

Oleh itu, saya harap Yang Berhormat Timbalan Menteri boleh memberi satu jawapan lebih jelas atas apakah pendirian kementerian atas tindakan *profiteering*, kelakuan yang dilakukan oleh syarikat penerbangan ini. Dengan itu, sekian sahaja pandangan saya dan soalan yang saya sebutkan.

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

4.57 ptg.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya ingin menyentuh beberapa perkara tentang MAVCOM ini. MAVCOM ini sudah ditubuhkan sepanjang dua tahun. Akan tetapi sepanjang dua tahun ini berapakah kos pengurusan bagi MAVCOM setiap tahun, kami mahu tahu. Kalau *departure tax* ini dikutip setiap tahun berapa akan dikutip oleh MAVCOM. Jadi

saya harap kementerian boleh beri sedikit penjelasan. Saya rasa pada dua tahun yang lalu tidak nampak apa-apa kesan yang baik yang dibawa oleh MAVCOM. Tidak ada *efficiency* sebagai yang diberitahu oleh Yang Berhormat Bandar Kuching harga tiket domestik di Sabah dan Sarawak selalunya lebih tinggi dari domestik Semenanjung. Adakah masalah ini akan ditangani oleh MAVCOM?

Harga dari Kuala Lumpur ke Sibu ke Miri ke Sabah ke Lawas, semuanya lebih mahal. Kadangkala lebih mahal dari tambang tiket pergi ke luar negara. Jadi ini merupakan masalah yang besar bagi Sabah dan Sarawak. Tidak nampak apa-apa pun dilakukan oleh MAVCOM untuk menangani masalah ini. Jadi saya rasa kalau perlu tengok apa kesan dari MAVCOM, rakyat tidak harus membayar cukai *departure tax* ini. Tidak adil bagi rakyat. Okey. Kalau kerajaan memang betul-betul hendak melaksanakan cukai ini, saya bercadang *domestic flight* jangan kutip *tax departure* ini untuk *domestic flight*. Okey. Itu sahaja. Terima kasih.

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

4.59 ptg.

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* salam sejahtera, salam Negaraku Malaysia. Terima kasih kepada 14 orang Ahli-ahli Yang Berhormat yang mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Suruhanjaya Penerbangan Malaysia Pindaan 2017.

■1700

Tuan Yang di-Pertua, menyentuh apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kuala Selangor mengenai cadangan supaya diberikan kepada pelajar kad diskaun, khususnya kepada pelajar-pelajar Sabah dan Sarawak yang mahu pulang semasa musim perayaan dan ini juga telah dibangkitkan oleh beberapa orang Ahli Yang Berhormat mengenai musim perayaan agar harga tambang dipantau. MAVCOM akan memantau perkara ini tentang harga yang telah banyak dibangkitkan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat dan akan mengambil tindakan-tindakan sewajarnya terhadap harga yang menjadi perbahasan yang hangat pada petang hari ini.

Seterusnya mengenai apa yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Kelana Jaya dan Yang Berhormat Tebrau mengenai tindakan MAVCOM terhadap isu-isu persaingan. MAVCOM sedang menjalankan analisa mengenai isu-isu persaingan

dalam industri penerbangan awam dan akan menerbitkan garis panduan mengenai perkara-perkara berhubung persaingan dalam waktu yang terdekat.

Seterusnya Yang Berhormat Kelana Jaya juga membangkitkan isu berhubung aduan yang dibuat kepada AirAsia tetapi tidak mendapat maklum balas. AirAsia telah menyediakan e-mel dan *live chat* sebagai platform untuk pengguna mengemukakan aduan. Walau bagaimanapun, Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016 membolehkan pengguna mengemukakan aduan kepada MAVCOM melalui e-mel, panggilan telefon, *walk-in* dan surat melalui pos.

Seterusnya Yang Berhormat Kelana Jaya juga membangkitkan mengenai pelesenan pengendalian darat oleh Elite Jets dan Brahim's SATS.

Datuk Aaron Ago anak Dagang [Kanowit]: Menteri, boleh? Berbalik kepada tambang kapal terbang semasa cuti. Kalau mengikut kebiasaannya, kalau dia tidak *check* walaupun kita *booking* dua bulan atau tiga bulan, musim perayaan ini musim cuti sekolah dan sebagainya, memang tambang Malaysia Airlines ataupun AirAsia ini tinggi. Jadi, tadi Menteri menjawab permohonan oleh Yang Berhormat Kuala Selangor supaya *student* ini diberi satu keistimewaan untuk balik ke Sarawak tetapi saya melihat bila-bila masa cuti dan sebagainya, memang tinggi walaupun kita *booked* tiga bulan atau empat bulan dulu. Musim Krismas, musim Gawai dan sebagainya. Ini yang menjadi masalah. Penjelasan Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Terima kasih Yang Berhormat Kanowit. Saya akan mengambil serius perkara harga tambang sewaktu perayaan ini dan pada dasarnya saya telah mengadakan beberapa perbincangan dengan pihak MAVCOM agar mengambil serius perkara harga ini supaya tidak berlaku *profiteering*. Saya akan memaklumkan kepada MAVCOM bahawa Ahli-ahli Yang Berhormat pada petang ini begitu serius...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Minta penjelasan.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Begitu serius terhadap perkara ini.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Itu standard jawapan kerana perkara ini bukan bangkit hari ini sahaja oleh rakan-rakan di sini. Saya pun pernah bangkit, tanya satu soalan atas harga tambang yang begitu tinggi pada musim perayaan dua tahun lalu. Jawapan yang saya terima adalah, "*Oh! Ini terpulung kepada commercial decision*". Adakah ini pendirian kementerian? Apa *seriousness* yang akan ditunjukkan oleh Yang Berhormat Timbalan Menteri atas perkara ini? Adakah ini terpulung kepada *commercial decision of air airlines or are*

you actually going to do something about it? This is not a problem that exist today only.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, sekejap-sekejap.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Kenapa begitu lama masih belum selesai?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat Bandar Kuching, saya memaklumkan MAVCOM baru mengambil alih daripada kementerian tidak sampai dua tahunlah. Jadi, perkara ini sudah diberi perhatian kepada MAVCOM dan MAVCOM mempunyai kuasa untuk menggubal beberapa pendekatan. Jadi, apabila Ahli-ahli Yang Berhormat bangkit di Dewan yang mulia ini, pastinya kali ini pihak MAVCOM akan mengambil serius pandangan-pandangan ini dan saya akan pastikan pihak MAVCOM akan dapat mengambil tindakan yang sewajarnya.

[Dewan riuh]

Puan Alice Lau Kiong Yieng [Lanang]: Minta penjelasan Timbalan Menteri. Seperti yang dikatakan oleh Yang Berhormat Bandar Kuching, isu ini sudah banyak kali saya bawakan ke Dewan yang mulia ini sama ada dalam bentuk soalan lisan, soalan bertulis dalam perbahasan. Akan tetapi selalunya jawapan yang diberi adalah yang dikatakan oleh Yang Berhormat Bandar Kuching iaitu diberi secara bebas dan Kementerian Pengangkutan, dia ada kuasa untuk mengawal harga tiket penerbangan.

Jadi hari ini, tadi Timbalan Menteri katakan sekarang MAVCOM ada kuasa untuk mengawal harga tiket penerbangan. Itukah Yang Berhormat dikatakan oleh Timbalan Menteri? Tiket penerbangan yang tadi saya bangkitkan iaitu yang *dicheck* pada 5 Oktober untuk Sibu ke Kuala Lumpur kalau sekarang saya *check* balik, pada tarikh yang sama, sudah tambah hingga RM1,880. Ini hanya Sibu ke Kuala Lumpur, 11 Jun. Ini bukan musim perayaan, ini cuti sekolah. Jadi saya hendak tahu, bagaimanakah tindakan atau langkah yang akan diambil oleh kementerian untuk memastikan syarikat penerbangan tidak mengambil kesempatan untuk menaikkan harga tiket terutama pada musim perayaan, pada cuti sekolah atau pada apa-apa perayaan yang disambut oleh rakyat Sarawak kerana itulah masa kita ada cuti untuk keluar negara atau hanya datang ke Semenanjung Malaysia, harga tiketnya setinggi atau lebih mahal daripada kita ke luar negara.

Jadi saya harapkan kali ini MAVCOM dapat melakukan sesuatu, menolong menghadkan satu harga maksimum atau siling *price* kepada tiket penerbangan. Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ahli Yang Berhormat, seperti saya sebutkan tadi, hari ini diwujudkan MAVCOM untuk menjamin ataupun membela pengguna. Jadi kali ini MAVCOM akan mengambil tindakan yang sesuai untuk membela pengguna kita supaya tidak berlaku penindasan. Saya mengambil serius pandangan Ahli-ahli Yang Berhormat hari ini dan saya akan menyampaikan kepada pihak MAVCOM bahawa perkara ini mesti diberhentikan, *profiteering* ini mesti dapat diatasi.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Menteri, bolehkah beri satu tempoh masa masalah ini diatasi?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya, saya yakin perkara ini dapat diatasi kerana pihak MAVCOM adalah merupakan badan bebas untuk menjaga kepentingan pengguna dan ditubuhkan MAVCOM ini adalah untuk menjaga kepentingan pengguna. So, pandangan hari ini akan disampaikan kepada MAVCOM untuk MAVCOM mengambil tindakan terhadap isu yang menjadi masalah kepada pengguna.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Tuan Yang di-Pertua, saya rasa adalah penting untuk memberikan satu tempoh masa kerana kita semua sudah beri MAVCOM dua tahun untuk menjalankan tugasnya tetapi masih tidak tengok apa-apa kesan.

Dr. Hajah Siti Mariah binti Mahmud [Kota Raja]: Timbalan Menteri.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: MAVCOM baru sahaja. Dulu bawah kementerian. Tahun 2013 bawah kementerian lagi sebab itu kita wujudkan satu badan bebas. Okey, saya hendak jawab terus.

Dr. Hajah Siti Mariah binti Mahmud [Kota Raja]: Timbalan Menteri, sedikit, sedikit.

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

■1710

Dr. Hajah Siti Mariah binti Mahmud [Kota Raja]: Sedikit sahaja. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri. Saya kehairanan sikit apabila Yang Berhormat Timbalan Menteri mengatakan MAVCOM ini *independent*, satu suruhanjaya. Akan tetapi perlukah MAVCOM ini

ambil— ada arahan, baru hendak bertindak? Sepatutnya perkara ini tidak berlaku kerana ia ada satu suruhanjaya, ada ia punya lembaga, pentadbiran dan sebagainya. Kalau setiap kali hendak ambil *instruction* daripada Yang Berhormat Menteri, baru hendak buat kerja, itu bukan badan bebas, masih di bawah Yang Berhormat Menteri. *[Dewan riuh]*

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, dalam masalah ini, masalah ini dibuat, bukan MAVCOM yang buat, industri yang buat. Jadi, hari ini baru dibangkitkan di Dewan yang mulia ini.

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

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: *No, no, no.* Di mana kali ini MAVCOM yang bertanggungjawab. Dulu kementerian, dulu kementerian.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibu]: Yang Berhormat Menteri, kalau kementerian itu pun tidak ada kuasa, jadi bagaimana MAVCOM ini boleh— Saya pun tidak faham Yang Berhormat Menteri yang lebih lagi kuasa.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Oleh sebab itu...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Adakah maksud Yang Berhormat, Timbalan Menteri dulu...

Tuan Julian Tan Kok Ping [Stampin]: MoT tidak bekerja.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: ...kerajaan tidak hirau apa-apa orang mati dulu?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Bukan.

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Orang sudah mati sahaja, mereka tidak bertimbang rasa kah?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Jadi...

Tuan Chong Chieng Jen [Bandar Kuching]: Ini adakah kepentingan Kerajaan Barisan Nasional?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: *Now—* bukan. Ini *game changer*. Oleh sebab itu kerajaan mewujudkan MAVCOM supaya industri diurus oleh pihak satu badan yang bebas.

Okey, seterusnya mengenai pelbagai isu seperti bagasi yang rosak. Isu kepenggunaan, termasuk kerosakan bagasi adalah diperuntukkan di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016, di bawah sub perenggan 13(5), di mana pengguna boleh mengemukakan tuntutan kepada syarikat penerbangan.

Seterusnya, isu tiada penguatkuasaan berhubung ketidakpatuhan hak dan kepentingan pengguna dalam Kod Perlindungan Pengguna. MAVCOM sejak penubuhannya telah menjalankan advokasi hak pengguna seperti mana yang diperuntukkan di bawah Kod Perlindungan Pengguna Penerbangan Malaysia 2016. Contoh, kelewatan penerbangan selama dua jam atau lebih, ditawarkan makanan, minuman dan panggilan telefon dan akses kepada internet. Kalau kelewatan lebih lima jam, maka boleh ditawarkan penginapan. Ini semua dalam Kod Perlindungan Pengguna.

Seterusnya, Ahli Yang Berhormat Tebrau menanyakan mengenai adakah MAVCOM boleh menghalang syarikat penerbangan asing yang tidak mematuhi syarat MAVCOM? Permit dan kelulusan untuk mendarat di semua lapangan terbang di Malaysia oleh semua syarikat penerbangan Malaysia dan asing terletak di bawah bidang kuasa DCA dan MAVCOM. Oleh itu, MAVCOM boleh menghalang sebarang syarikat penerbangan yang tidak mematuhi syarat untuk mendarat atau berlepas di mana-mana lapangan terbang di Malaysia.

Seterusnya, Yang Berhormat Bayan Baru bertanya kenapa ada dua buah suruhanjaya dalam mengawal selia aktiviti penerbangan dan juga isu MoT hilang kuasa. Sebenarnya, tidak ada dua buah suruhanjaya, yang ada hanya satu suruhanjaya ya. Satu lagi ialah pengkorporatan DCA iaitu kepada *Civil Aviation Authority Malaysia* (CAAM). Aspek CAAM adalah aspek teknikal sahaja. Manakala MAVCOM mengawal selia aktiviti-aktiviti industri penerbangan dan kedua-dua ini adalah di bawah MoT. Semua polisi berhubung industri penerbangan awam adalah sentiasa di bawah MoT. Berdasarkan polisi yang ditetapkan oleh MoT, MAVCOM akan melaksanakan polisi tersebut. Sehubungan itu, tidak ada isu MoT kehilangan kuasa.

Seterusnya, saya hendak maklumkan, hendak perjelaskan. Dalam industri penerbangan ini, tugas MoT ialah menggubal dasar utama industri penerbangan di Malaysia dan seterusnya merundingkan G2G untuk hak-hak dua hala. Manakala *Malaysian Aviation Commission* (MAVCOM) mengawal selia perkara-perkara ekonomi dan komersial, menjaga dan melindungi hak dan kepentingan pengguna, dan penasihat bebas kepada Kementerian Pengangkutan mengenai hal ekonomi yang berkaitan penerbangan awam. Manakala DCA akan mengawal selia perkara-perkara teknikal, mengawasi keselamatan, penyelenggaraan dan sekuriti.

Seterusnya, Yang Berhormat Kelana Jaya juga membangkitkan mengenai *annual report* dan juga audit. Untuk makluman, Laporan Tahunan dan Penyata

Kewangan MAVCOM akan dibentangkan di Parlimen ini di sidang kali ini. Jadi, *everything is transparent*. Untuk makluman, bajet dan kos operasi MAVCOM juga akan dirangkumkan dalam laporan tahunan yang akan dibentangkan dalam sidang kali ini. Ini seterusnya dapat menjawab banyak persoalan Ahli-ahli Yang Berhormat mengenai kos penyelenggaraan MAVCOM.

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

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibü]: Saya hendak tahu, berapa kos pengurusan bagi tahun yang lepas?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Tunggulah, nanti dalam sidang ini semua keluar. Semua keluar.

Tuan Oscar Ling Chai Yew [Sibü]: Kalau keluar kali ini, sudah hendak luluskan rang undang-undang ini.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Dalam sidang kali ini akan dibentangkan. Yang Berhormat akan tahu dalam sidang Parlimen kali ini. Untuk makluman Yang Berhormat, ia lebih kurang dalam RM25 juta hingga RM30 juta, ia punya kos operasi MAVCOM.

Seterusnya, projek-projek yang dilaksanakan oleh MAVCOM, ia banyaklah tetapi saya boleh nyatakan sebagai contoh, perwujudan *electronic application system* bagi *landing permit* untuk semua operasi penerbangan di Malaysia dan juga perwujudan *consumer management system* bagi memudahkan *consumer* membuat aduan.

Seterusnya, Ahli Yang Berhormat Bayan Baru dan Tebrau membangkitkan berapa lama suruhanjaya berhasrat mengenakan caj dan adakah ia mempunyai sebarang kenaikan? Untuk makluman, suruhanjaya berhasrat untuk mengenakan caj pada kadar maksimum RM1. Jadi, tidak ada lebih, ia ada RM1 sahaja. Ia berdasarkan kos operasi. So, jangan bimbang tentang kenaikan, *the maximum is RM1*. Seterusnya, mengenai...

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Yang Berhormat.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Ya.

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Berkaitan dengan kenaikan RM1 ini, ada tadi soalan yang ditanya untuk tempoh masa berapa lama? Adakah ia akan dikaji semula? Kalau ia akan dikaji semula, bilakah ketetapan kerajaan bahawa anggaran maksimum RM1 itu akan dikaji? Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Setakat ini tidak ada perancangan untuk dinaikkan. *The word is maximum RM1. So, kalau ada apa-apa pun ia akan back to the Dewan, Parlimen.*

Tuan Manivannan a/l Gowindasamy [Kapar]: Sambung sikit Tuan Yang di-Pertua. Dalam akta ini menekankan untuk mengenakan dan memungut caj, itu sahaja. Ia *open ended*, ia tidak ada nilai dan sebagainya. Bermaksud nilai ini akan ditetapkan oleh Suruhanjaya MAVCOM. Kalau tidak silap saya, boleh betulkan. Kalau suruhanjaya yang menetapkan nilai ini, nilai maksimum ini tidak ada dalam perundangan dan nilai itu tidak akan dibawa balik kembali ke Parlimen untuk diluluskan. So, nilai adalah budi bicara suruhanjaya dan boleh dinaikkan mengikut dari semasa ke semasa. Itu yang saya hendak satu komitmen daripada kementerian di dalam Parlimen ini untuk satu tempoh masa tidak akan dinaikkan, walaupun suruhanjaya akan mengkaji dan sebagainya, itu perlu dilakukan selepas tempoh masa ini dilaksanakan. Pandangan Yang Berhormat, terima kasih.

■1720

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Seperti ucapan yang saya bantah tadi, ia maksimum RM1. Jadi, ia tidak akan dinaikkan kerana ia sudah membuat perkiraan, kos penyelenggaraan ini setakat ini RM25 juta dan maksimum pun dalam *RM30 million*. Kita sudah membuat unjuran pada masa akan datang sekiranya kosnya akan naik pun, ia mengikut *the number of passenger*. Jadi ini tertakluk kepada bilangan penumpang. Jadi benda ini memang dalam unjurannya maksimum RM1.

Yang Berhormat, seterusnya Yang Berhormat Bayan Baru juga memaklumkan bahawa infrastruktur mengenai *Penang Airport* yang tidak dapat menampung berlakunya banjir. Untuk makluman, *airport* di *Penang* ini terletak di kawasan yang rendah, pada *level* paling rendah di Bayan Lepas. Walau bagaimanapun, pihak MAHB telah membina infrastruktur pengawalan aliran banjir dalam sempadan *Penang Airport* sebagai langkah-langkah tetapi di luar *airport*, itu di luar kawalan *Penang Airport* ya. Jadi, kerajaan negeri harus bertanggungjawab sama untuk memastikan persekitaran *airport* ini diurus dengan baik.

Seterusnya, Yang Berhormat Jelutong membangkitkan isu permohonan laluan-laluan baru dan peningkatan frekuensi penerbangan yang sering ditolak oleh MAVCOM. Dakwaan bahawa MAVCOM sering menolak permohonan baru dan peningkatan frekuensi adalah tidak benar. Sehingga kini, MAVCOM telah meluluskan sebanyak 257 permohonan laluan baru dan juga peningkatan

frekuensi daripada 279 jumlah permohonan diterima. Proses permohonan hak trafik merupakan suatu proses yang telus yang telah mengambil kira semua maklum balas daripada syarikat-syarikat penerbangan. Pelaksanaan pembahagian hak trafik juga dilaksanakan selaras dengan seksyen 66(2) Akta 771 yang mana perlu mempertimbangkan kesan terhadap pengguna industri penerbangan awam dan kepentingan awam serta persaingan antara penerbangan.

Untuk makluman, permohonan laluan antarabangsa ada sebanyak 209 permohonan, yang diluluskan sebanyak 187 dan yang ditolak sebanyak 22. Permohonan laluan domestik ada sebanyak 70 permohonan dan 100 peratus lulus— 70. Sebagai contoh ya.

Seterusnya...

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Tuan Yang di-Pertua...

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Tentang laluan baru. Saya diberitahu bahawa laluan yang diminta oleh sebuah syarikat penerbangan tertentu untuk laluan Kuala Lumpur ke Phnom Penh, *route* itu hanya diluluskan setelah berbilang-banyak bulan berlalu. Jadi, kenapa? Apakah yang menghalang? Itu satu contoh yang spesifik. Barangkali Kuala Lumpur ke Hanoi, saya rasa pun masih terhalang. Jadi, apakah sebabnya?

Dato' Johari bin Abdul [Sungai Petani]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, boleh sekali jawab soalan Sungai Petani. Tuan Yang di-Pertua, boleh?

Yang Berhormat Timbalan Menteri, bukannya penerbangan ke luar negara khususnya, kebanyakan *airlines* akan membuat pertimbangan komersial? Maknanya, sudah tentu syarikat-syarikat yang mengendalikan penerbangan ini akan mengambil kira risiko-risiko yang ditanggung. Akan tetapi, apakah justifikasi untuk memberikan kuasa kepada Suruhanjaya untuk menentukan bahawa laluan ini kamu boleh pergi, laluan ini kamu tidak boleh pergi, kamu kena mohon dan selepas itu kalau ditolak, kamu kena buat rayuan? Apakah justifikasi untuk Suruhanjaya membuat keputusan sedangkan ini ia adalah *commercial decision* yang sepatutnya kita biarkan *airlines* ini bersaing antara mereka? Jadi saya tidak nampak rasional kenapa Suruhanjaya mesti terlibat dalam menentukan laluan di luar negara. Apakah jawapan Timbalan Menteri? Terima kasih.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, laluan ke luar negara ini, kita diberi hak *traffic rights certain slot*. Jadi slot itu kalau kita diberi 100 slot sebagai contoh, maka kita kena mengagihkan dengan *our*

Malaysian flight carrier lah. Kita setakat ini ada tiga penerbangan Malaysia yang keluar negara. Jadi kita kena mengagihkan secara rata. Kadang-kadang sudah lebih awal dua-dua— mungkin sudah ada dua penerbangan yang telah mengambil slot tersebut dan slot tidak ada lagi, jadi kadang-kadang *airlines* yang ketiga harus menunggu sekiranya *airlines* lain *surrender the slot*.

Begitu juga tentang frekuensi. Frekuensi, MAVCOM kena ambil perkiraan supaya tidak berlaku penganiayaan. Sebagai contoh, kalau tiga *airlines* telah terbang ke satu destinasi tetapi tiga-tiga *airlines* ini hanya ada *60 percent loading*, *then another airlines wants to add more frequency*, so if satu *airlines* hendak tambah satu frekuensi, pastinya *loading* itu akan turun kepada *50 percent*. Apabila turun kepada *50 percent loading*, *airlines* ini akan mengalami kerugian.

MAVCOM mengambil kira kerugian-kerugian yang akan dialami kepada syarikat penerbangan sekiranya kita tambah frekuensi kepada *airlines-airlines* tertentu. Sebab itu saya katakan MAVCOM menjaga kepentingan industri supaya industri penerbangan Malaysia ini *harmonize*, semua *can make profit*. Kita tidak mahu ada syarikat penerbangan Malaysia yang jatuh bankrap. Jadi, kita hendak jaga penerbangan ini supaya *harmonize*. Jadi saya harap penerangan ini dapat memberi jawapan kepada apa yang disoal.

Seterusnya, Ahli Yang Berhormat, mengenai *Enrich point*. Yang Berhormat Jelutong bertanyakan tentang *Enrich point* MAB dan Firefly. MAB dan Firefly adalah dua buah syarikat penerbangan berasingan walaupun di bawah satu kumpulan *Malaysia Aviation Group*. *Enrich point* bagi penerbangan *codeshare* mengambil masa satu bulan untuk dikreditkan. Penumpang sentiasa dinasihatkan menyemak penyata *Enrich*.

Seterusnya, mengenai apa yang dibangkitkan mengenai APSS. Perkara ini bukan di bawah MoT ya. Ia di bawah KDN. Setakat ini kita belum ada rancangan ataupun...

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

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: ...Membuat perancangan untuk melaksanakan APSS ini di bawah MoT.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Tuan Yang di-Pertua, mengenai APSS. Semua caj dan fi yang dikenakan kepada setiap penumpang, ia dikutip pra bayar semasa kita menempah tiket sama ada secara *online* ataupun di kaunter. Jadi apabila kita menempah tiket itu, segala caj akan dimasukkan. Jadi tidak kira

kutipan itu bagi pihak MAHB ataupun MAVCOM ataupun KDN, kalau APSS itu dilaksanakan...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Yang Berhormat, untuk makluman, kita belum muktamadkan...

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Belum memuktamadkan?

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Belum memuktamadkan. Jadi, *that's why it is still under KDN. At the moment*, dekat MoT, kita belum memuktamadkan.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Jadi itu ialah satu yang kita minta supaya ia diceritakan secara telus supaya apabila kita menempah tiket itu, apa-apa caj dan fi daripada mana-mana pihak ataupun agensi termasuk KDN, ia harus diluluskan oleh Dewan Rakyat. Itu pertama. Keduanya, kita juga dapat mengutip maklum balas daripada pengguna sebab hak pengguna, perlindungan pengguna ialah salah satu...

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Benar, benar.

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: ...Objektif induk bagi MAVCOM, kalau yang termaktub dalam akta kita.

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: APSS, pihak MoT pun merasakan ia agak mahal dan sebab itu kita belum memuktamadkan tentang pelaksanaan itu. Ia di bawah KDN, bukan bawah MoT.

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

Tuan Ooi Chuan Aun [Jelutong]: Ada lagi?

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

Datuk Ab. Aziz bin Kaprawi: Okey, okey.

Timbalan Yang di-Pertua [Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee]: Ahli-ahli Yang Berhormat, mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10.00 pagi hari Selasa, 24 Oktober 2017.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.30 petang]