

TINTA MINDA

POLISI PENGURUSAN KENDERAAN AKHIR HAYAT



02/05/2023 09:29 AM

Oleh: Ir Dr Zambri Harun dan Ahmad Nizam Che Kasim

Mahu atau tidak mahu, seiring dengan perkembangan dunia ketika ini, negara kita juga perlu menuju ke arah era karbon sifar. Sejarar dengan usaha kolektif global dalam menjayakan *Sustainable Development Goals* (SDGs), ekonomi kitaran dan neutral karbon, Malaysia berpotensi untuk menjadi negara neutral karbon seawal tahun 2050 (Berita Harian, September 27, 2021). Selain daripada pengenalan mekanisme ekonomi seperti *carbon pricing* (harga karbon) dan cukai karbon, negara kita juga memerlukan polisi yang holistik dalam menangani isu pengurusan sisa daripada kenderaan akhir hayat atau lebih dikenali sebagai *end-of - life vehicles* (ELV).

Umum sedia maklum bahawa isu ELV adalah satu topik yang sensitif dan sering mengundang polemik. Namun, sebagai masyarakat yang progresif, kita semua juga perlu mengambil kira keperluan yang mendesak dalam menangani isu ini, terutamanya dalam usaha untuk memastikan pelupusan ELV ini dilaksanakan secara mesra alam. Industri automotif di Malaysia agak unik berbanding dengan negara-negara maju yang telah memperkenalkan dasar berkaitan ELV, oleh sebab itu, polisi yang diperkenalkan perlulah mengambil kira ekosistem pengurusan ELV yang merentasi banyak aspek dari segi sosial, ekonomi dan persekitaran. Berdasarkan dua penanda aras iaitu i) status negara berpendapatan tinggi yang akan dicapai oleh Malaysia pada tahun 2023 mengikut laporan yang dikeluarkan oleh *International Monetary Fund* (IMF) dan ii) jumlah keseluruhan industri (TIV) sektor automotif telah memecah rekod baru melebihi 720,000 unit kenderaan pada 2022 (dan akan kekal tinggi untuk 2023 menurut unjuran MIDF) jelas menunjukkan bahawa Malaysia adalah negara yang progresif. Dengan kedudukan kewangan yang lebih kukuh iaitu keluaran dalam negara kasar (KDNK) per kapita melebihi USD13,000 setahun, kuasa beli akan menjadi lebih tinggi dan sudah pasti kadar pemilikan kenderaan akan bertambah secara korelatifnya. Ini jelas dengan melihat trend dalam pemilikan kereta baru (yang baru didaftarkan) juga dilihat mengalami kenaikan dengan peningkatan sebanyak 30 peratus dalam separuh tahun pertama 2022 berbanding pada separuh tahun pertama 2021 (Persatuan Automotif Malaysia, MAA).

Dalam konteks ini, sudah tentu pelbagai kekangan perlu diambil kira seperti keperluan kereta sebagai modus pengangkutan utama rakyat di negara ini. Daripada perspektif lain, kita juga perlu melihat pasaran automotif negara yang menerima lambakan kereta import terpakai dari negara lain seperti Jepun dan United Kingdom, sebagai contoh. Kereta import terpakai, atau istilah biasa iaitu 'kereta rekon' (*recond car*), merujuk kepada kenderaan terpakai yang dibawa masuk ke Malaysia menggunakan lesen import (AP).

Setelah dibaik pulih atau diperbaharui semula, kereta-kereta ini akan dijual semula pada harga jauh lebih rendah berbanding dengan harga yang ditawarkan untuk unit atau model baharu di pasaran. Selagi terdapat permintaan dalam pasaran, adalah tidak wajar untuk menghalang aktiviti ekonomi ini, kerana ia turut menyumbang kepada janaan pendapatan kepada para peniaga dan seterusnya kepada negara (melalui cukai dan peluang pekerjaan). Secara relatif kepada usia atau hayat kereta-kereta rekon tersebut, sudah pasti lambakan ini akan menyumbang kepada bilangan ELV yang perlu diuruskan dengan efisien. Mahu tidak mahu, kita perlu menerima hakikat bahawa polisi serta sistem pengurusan ELV yang holistik perlu digubal dan dilaksanakan.

Pembentukan Kerangka Pengurusan & Polisi ELV

Penggubalan dasar yang menjurus kepada pembentukan polisi ELV ini perlu dalam acuan setempat dan berdasarkan hala tuju yang ingin dicapai, oleh sebab itu, polisi pengurusan ELV perlu holistik untuk mencapai matlamat yang ditetapkan. Ini seterusnya akan dapat memberikan penyelesaian yang menyeluruh kepada masalah yang dihadapi. Hal ini selari dengan apa yang disuarakan oleh bekas Menteri Pengangkutan (*rujuk <https://www.thestar.com.my/news/nation/2022/06/20/wee-tackle-congestion-holistically>*) dan juga inisiatif-inisiatif yang telah (dan sedang dijalankan) dilaksanakan oleh pihak Jabatan Pengangkutan Jalan Malaysia (JPJ). Sudah pasti dalam proses merangka dan pembentukan sesuatu dasar, pelbagai faktor boleh memberi impak besar kepada penerimaan dan pelaksanaannya.

Keadaan ekonomi semasa, pandangan umum, penemuan saintifik terbaru, perubahan teknologi, sentimen pemegang taruh, kehendak politik (*political will*) dan usaha melobi dari pihak industri merupakan antara faktor penentu utama. Penggunaan terma yang betul juga memainkan peranan yang penting, seperti penggunaan istilah kereta lama (berbanding kereta akhir hayat) seperti yang digunakan dalam perbahasan di Parlimen oleh mantan ahli parlimen (sila rujuk hansard Parlimen Bil.48 bertarikh 31 Oktober 2019 ms 10) boleh memberikan konotasi yang berbeza. Penetapan terma yang tepat ini perlu kerana proses yang berkaitan dengan penggubalan dasar menyentuh fungsi teras sistem dalam negara demokrasi, iaitu penghuraian dan perbincangan penyelesaian dasar kepada isu-isu yang terkait dengan kemaslahatan umum. Justeru, penggubalan akta yang spesifik berkenaan pengurusan ELV ini sangat penting.

Dalam hal ini, pihak penyelidik dari Universiti Kebangsaan Malaysia yang dipertanggungjawabkan untuk mengetuai kajian oleh Kementerian Pendidikan Tinggi (KPT), giat mendapatkan pandangan umum melalui pelbagai inisiatif termasuk libat urus dengan pemegang taruh utama yang mewakili agensi kerajaan, pihak industri dan juga masyarakat umum. Sumbang saran konstruktif yang diperoleh, diharap dapat dibawa untuk dijadikan rujukan pembentukan kerangka pengurusan serta pembentukan dasar yang holistik dan menguruskan isu terkait ELV.

Keselamatan lingkungan dan jiwa untuk kemaslahatan bersama

Kitar semula ELV merupakan cabaran utama di kebanyakan negara membangun, termasuk Malaysia, di mana banyak ELV ini disimpan di pelbagai tempat sebagai contoh di depot simpanan pihak berkuasa tempatan dan juga di balai-balai polis (untuk kes-kes di bawah perundangan PDRM). Kita juga sering lihat, kereta-kereta usang dan terbiar yang dikategorikan sebagai ELV ini, ditinggalkan di jalanan, tapak pembinaan, halaman belakang kejiranan dan kawasan lain. Hal Ini bukan sahaja mengundang masalah kekurangan ruang, namun juga boleh membawa pelbagai isu kesihatan.

Pertubuhan Pembangunan Perindustrian Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu (UNIDO) juga menegaskan bahawa adalah penting untuk berusaha ke arah mewujudkan ekonomi kitaran (*circular economy*) dengan menggalakkan industri kitar semula dalam menangani isu ELV ini. Namun tanpa polisi pengurusan yang holistik dan menyeluruh, aktiviti atau industri kitar semula di negara ini akan terus menghadapi banyak cabaran dan masalah berkenaan sistem pengurusan sisa yang serius akan terus membelenggu kita semua. Keadaan ini akan menjadi lebih serius lagi dengan peningkatan kenderaan saban tahun, namun negara kita masih tidak lagi bergerak ke depan untuk mengambil usaha kolektif dalam merencana untuk kepentingan masa hadapan. Jika kita selusuri jumlah kenderaan (penumpang dan komersial) yang meningkat saban tahun, sudah pasti kita boleh menjangkakan lambakan kenderaan yang bakal berstatus ELV pada masa akan datang. Mengikut kajian lapangan yang pihak penyelidik ELV UKM jalankan, ramai yang berpendapat bahawa tempoh 13 tahun (selepas pembelian) merupakan jeda masa yang sesuai untuk pemeriksaan menyeluruh bagi memastikan kenderaan tersebut masih sesuai untuk berada di jalan (*road worthy*). Mengikut jumlah kenderaan yang didaftarkan pada 2010 berdasarkan statistik dari Persatuan Automotif Malaysia (rujuk Graf 1), lebih dari 500,000 kenderaan yang berdaftar perlu menjalankan pemeriksaan menyeluruh tersebut.



Graf 1 (Sumber: Malaysia Automotive Association (MAA) <http://www.maa.org.my/statistics.html>)

Jika diambil pendekatan peratusan kereta selepas pemeriksaan wajib yang bakal dikategorikan sebagai ELV (berdasarkan kajian dan kaedah yang dijalankan oleh negara-negara di Eropah) iaitu 11%, sebanyak 55,000 kenderaan penumpang akan dikategorikan sebagai ELV pada tahun 2023 sahaja. Pada masa yang sama, kita perlu ingat bahawa tidak kesemua kenderaan ini adalah kenderaan baru pada masa pendaftaran, kerana terdapat juga kereta recond yang termasuk di dalam statistik tersebut.

Kita juga maklum bahawa walaupun kenderaan terpakai ini dieksport ke negara-negara membangun, pada ketika itu kenderaan tersebut sudah dianggap sebagai ELV di negara negara asal (negara-negara maju). Di kalangan negara membangun, seperti Malaysia khususnya, banyak pengusaha kenderaan terpakai yang mengimport kenderaan terpakai dari negara maju. Status sosio-ekonomi adalah faktor utama yang menyumbang kepada senario ini. Seterusnya, apabila kenderaan terpakai ini digunakan di negara membangun untuk tempoh yang tidak ditentukan, kebanyakan alat ganti serta komponen sudah berada di peringkat akhir kegunaan apabila mencapai penghujung kitaran hayatnya. Berdasarkan kepada konsep 3R (Guna Semula, Pembuatan Semula dan Kitar Semula), ELV ini hanya mempunyai beberapa alat ganti dan komponen boleh guna semula dan sebahagian besar daripadanya memerlukan kitar semula.

Pelbagai kekangan juga dilihat dalam usaha ke arah kitar semula atau pembuatan semula alat ganti daripada kenderaan akhir hayat ini, walaupun pelbagai kajian menunjukkan bahawa bahan kitar semula menjadi semakin penting untuk kelangsungan industri automotif negara. Kepentingan bahan kitar semula perlu terus berkembang dalam menyokong industri automotif negara terutamanya kerana permintaan alat ganti adalah sangat tinggi. Menurut kajian *Malaysia Automotive, Robotics and IoT Institute* (MARii) usaha kitar semula ELV mampu meningkatkan hasil ekonomi negara melalui jualan alat ganti pasca pasaran (*after market*) menggunakan kaedah pembuatan semula yang dianggarkan bernilai RM10 bilion menjelang tahun 2030.

Di Malaysia sumber ini kurang dieksploitasi oleh sebab tiadanya polisi khusus dalam menguruskan isu berkaitan ELV ini. Tidak seperti negara membangun dengan sedikit atau tiada peraturan langsung mengenai ELV, kebanyakan negara maju mempunyai peraturan yang mantap mengenai pengurusan dan kitar semula ELV. Arahan Kesatuan Eropah (EU) 2000/53/EC (Arahan Kenderaan Akhir Hayat) telah dilaksanakan untuk mempromosikan pengurusan mesra alam ELV di EU. Kitar semula ELV telah menjadi keutamaan di kebanyakan negara maju, ia telah menjadi sumber bahan sekunder yang penting untuk digunakan dalam industri dan satu cara untuk mengurangkan sisa berbahaya kepada alam sekitar. Negara membangun, seperti Malaysia, sebaliknya, masih ketinggalan dalam hal kitar semula ELV. Beberapa negara anggota EU, termasuk Sweden dan Belanda, telah mencapai kemajuan yang ketara dalam melaksanakan kitar semula ELV berikutan arahan tersebut.

Objektif utama di samping menjaga kelestarian alam sekitar, adalah untuk mengekalkan nilai alat ganti dan bahan selama mungkin dan untuk membolehkan industri pasca pasaran (*after-market*) dan OEM di negara kita mencapai kadar bahan automotif kitar semula yang lebih tinggi. Pihak penyelidik projek ELV percaya bahawa kunci kepada masa depan di samping inovasi teknologi, semua pihak perlu secara kolektif mencari titik persamaan dalam merencana dan melaksanakan polisi pengurusan ELV ini. Kita perlu berusaha ke arah menyelesaikan isu kereta terbiar dan usang ini dengan kaedah pelupusan yang teratur melalui adaptasi amalan baik dan kaedah terkini melalui pengenalan projek rintis AATF yang sedang dijalankan oleh Jabatan Alam Sekitar (JAS) dan Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT). Usaha ini dapat mendatangkan pelbagai kemaslahatan umum, seperti agenda kesihatan awam dalam membasmi serangan demam denggi, masalah kecurian barangan dari kereta terbiar dan usang serta memastikan persekitaran yang baik untuk meningkatkan daya huni penduduk di negara kita. Kita juga perlu tahu, bahawa untuk menjadi negara maju, terdapat pelbagai petunjuk, salah satunya ialah pendapatan tinggi di mana kita telah bermula dengan baik pada tahun 2023 dan juga usaha dalam memastikan keselamatan dan kesihatan penduduk yang berterusan. Polisi ELV yang baik secara tidak langsung akan menjurus kepada peningkatan petunjuk-petunjuk ini.

--BERNAMA

Ir. Dr Zambri Harun ialah Ketua Penyelidik *Geran TRGS – Evaluation of Public Readiness for ELV Implementation merangkap Pengerusi, Jabatan Kejuruteraan Mekanikal dan Pembuatan, Fakulti Kejuruteraan dan Alam Bina, Universiti Kebangsaan Malaysia

Ahmad Nizam Che Kasim ialah Pensyarah / Pembantu Penyelidik, Fakulti Perniagaan dan Komunikasi, Universiti Malaysia Perlis

(Semua yang dinyatakan dalam artikel ini adalah pendapat penulis dan tidak menggambarkan dasar atau pendirian rasmi BERNAMA)

Kata kunci

kenderaan akhir hayat

polisi

pengurusan

elv

sdg

marii

Artikel berkaitan

Artikel terkini



Ramadan: Hubungkait Istilah Dan Kesan Kepada Metabolisma Badan



Ramadan Menguji Kemurahan, Kebakhilan Hati



Jadikan Al-Quran Sebagai Syifa Dalam Mencari Penawar Tekanan Hidup