

BERITA ONLINE

BERITA HARIAN

TARIKH: 2 SEPTEMBER 2022 (JUMAAT)



Promosi kebaikan pelan kenderaan akhir hayat terhadap alam sekitar



Kenderaan terbiar boleh menjadi sarang pembiakan haiwan berbisa dan nyamuk aedes. - Foto hiasan

BANYAK kenderaan akhir hayat (ELV) masih dipandu atau dibiarkan tersadai di tepi jalan kerana pemilik berdepan pelbagai masalah seperti gagal memperbaharui cukai jalan, kos penyelenggaraan tinggi atau kekurangan alat ganti di pasaran. Ini bukan sahaja membahayakan pemandunya, bahkan mampu memberikan risiko kepada pengguna jalan raya.

Isu pengurusan ELV sudah lama menjadi polemik, tetapi pelbagai isu perlu diberi perhatian untuk merangka polisi pengurusannya. Ia turut berkait dengan lambakan kereta terbiar yang masih tidak dapat diselesaikan.

Berdasarkan aduan diterima Biro Pengaduan Awam (BPA), sejumlah 15,019 kes direkodkan berkaitan masalah kenderaan terbiar. Pola peningkatan jumlah kenderaan berdaftar juga didapati menyumbang kepada peningkatan masalah itu.

Rentetan isu kereta terbiar ini membawa pelbagai masalah lain membabitkan alam sekitar, sosial, keselamatan dan kesihatan. Dari sudut alam sekitar, bahan buangan terjadual seperti bateri asid plumbum, bateri litium, komponen elektronik, pad brek asbestos, minyak enjin terpakai dan cecair penyejuk enjin akan mengundang ketidaklestarian alam sekitar sekiranya tidak melalui pengurusan yang baik.

Dasar kenderaan hijau 'langkah selamat'

Oleh itu, versi terbaru NAP 2014 menukar tumpuannya daripada dasar ELV berskala penuh kepada dasar kenderaan hijau menerusi skim Kenderaan Cekap Tenaga (EEV) dan Dasar Pemeriksaan Kenderaan Sukarela (VVIP), yang boleh dilihat 'langkah selamat' kerana tidak menimbulkan kontroversi kepada rakyat.

Lebih mendukacitakan dalam semakan semula NAP 2019, tiada apa-apa dasar akan dibentang untuk ELV. Namun, bagaikan sinar di hujung terowong, polisi pengurusan ELV dilaksana menjelang 2025 seperti penegasan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Datuk Seri Dr Adham Baba.

Pelan Pengurusan ELV signifikan boleh menjadi wahana kepada kawalan alam sekitar mampan, selain memberdayakan tahap keselamatan dalam kenderaan moden kini.

Hakikatnya, cabaran utama dihadapi kerajaan dalam mengimplementasikan ELV dalam ekosistem automotif adalah dari segi penerimaan pengguna kenderaan. Walaupun majoriti bersetuju mengenai undang-undang limitasi umur kenderaan, penelitian atau keutamaan masih lagi berpaksi kestabilan ekonomi pengguna sendiri yang mengambil kira faktor gaji dan umur.

Oleh itu, kerajaan terpaksa mengambil kira untuk melaksanakan polisi itu secara berperingkat dengan kajian teliti. Justeru, kerajaan disarankan untuk bermula dengan penambahbaikan fasiliti Pusat Pemeriksaan Kenderaan Berkomputer (PUSPAKOM) di seluruh negara yang berperanan penting dalam pemeriksaan kenderaan jika ELV dilaksanakan.

Kerajaan dan universiti perlu wujudkan kerjasama dalam memperkasa reka bentuk teknologi mesin kitar semula dan mesin pemisahan pencincang kenderaan, selain mempromosi kesedaran akan kebaikan polisi ELV kepada kemampanan alam sekitar serta keselamatan kenderaan pengguna.

Apa yang merisaukan adalah sejauh mana tahap kebersediaan rakyat sebagai pengguna. Namun, ia sebenarnya bergantung kepada kesungguhan kerajaan membentuk polisi dalam menetapkan hala tuju ELV dan sejauh mana ia menguntungkan rakyat sebagai pengguna serta pendedahan atau penyediaan fasiliti rawatan ELV pragmatik dalam melupuskan kenderaan terbabit.

Realitinya, sukar kita menafikan kerajaan bertanggungjawab untuk mengadaptasikan polisi pengurusan ELV ini, pada masa sama, rakyat sendiri tidak boleh bersikap evasif untuk menjayakan polisi ini.

Penulis adalah Pegawai Penyelidik, Dewan Undangan Negeri Terengganu