

# Kejar 'trip' kerana gaji rendah

Kuala Lumpur

Demi 'mengejar trip' untuk mendapatkan lebih banyak komisen, pemandu kenderaan berat sanggup mengorbankan masa rehat selain melanggar undang-undang jalan raya seperti memandu melebihi had laju.

Kadar komisen setinggi RM100 bagi satu perjalanan bergantung pada berat dan jenis muatan - mendorong sesetengah pemandu lori dan treler melakukan trip sebanyak mungkin sehari.

Itu adalah pengakuan seorang pemandu lori pasir yang mahu dikenali sebagai Kamal, 34, yang memberitahu Bernama dia menghabiskan masa 18 jam sehari memandu dari Segamat ke Johor Bahru, meliputi tiga perjalanan ulang-alik.

"Tidak pernah kurang daripada tiga trip dan pernah juga sampai empat kali tetapi jarang. Saya terpaksa buat sebab gaji pokok rendah. Jadi, untuk menampung kos hidup, terpaksa ambil lebih daripada satu trip setiap hari.

"Sebenarnya bukan saya seorang sahaja yang kejar trip, ramai lagi pemandu lori, treler buat perkara sama. Biasanya kecenderungan mengejar trip ini melibatkan pemanduan jarak sederhana seperti Kuala Lumpur-Ipoh dan Segamat-Johor Bahru," katanya yang turut mengakui ada masa dia memandu dalam keadaan kelam-kabut bagi mengejar masa.

Malah, lelaki itu yang bekerja di sebuah syarikat logistik di Segamat, mengakui turut memandu lebih daripada had laju yang ditetapkan demi memastikan 'kuota' tiga trip sehari yang dia tetapkan untuk dirinya tercapai.

"Mungkin kelam-kabut ketika memandu juga menyebabkan berlaku kemalangan," katanya yang turut bersetuju masalah brek bukan faktor utama dalam kebanyakan nahas jalan raya memabatkan kenderaan berat.

Cerita Kamal lagi, ada pemandu yang sanggup me-

ngambil barang terlarang seperti air ketum dan dadah untuk kekal cergas serta tidak mudah mengantuk ketika memandu.

"Memang saya akui ambil banyak trip sehari, tetapi saya tidak pernah sesekali ambil dadah atau minum air ketum. Saya cuma kurangkan kelajuan jika mengantuk.

"Saya tidak berhenti untuk tidur sebab nanti makan masa, cuma saya tidak nafikan memang ada pemandu lori, treler lain yang ambil barang terlarang itu supaya mereka tidak mudah letih dan sentiasa bertena-

ga," katanya. Seorang pemandu treler Muhammad Ya'acob, 33, yang sudah lapan tahun bekerja dalam industri logistik turut mengakui sikap kejar trip demi komisen itu dalam kalangan pemandu treler sepertinya.

Malah, katanya, ramai juga yang tidak mematuhi had laju yang ditetapkan bagi 'menjimatkan' masa dan seterusnya membolehkan mereka melakukan lebih banyak perjalanan dalam sehari.

Bagaimanapun, menurutnya, ada juga kes majikan yang mahu barangan dihantar sepantas mungkin kepada pelanggan menyebabkan pemandu tidak ada pilihan selain memandu melebihi had laju.

"Memang ada yang membawa laju disebabkan desakan syarikat (majikan) yang mahukan mereka segera menghantar barangan dengan alasan banyak lagi tempahan perlu diselesaikan, tetapi kebanyakannya membawa laju kerana ingin-kan komisen tinggi (mene-

rusi lebih banyak perjalanan). "Pesanan saya kepada

mereka, jangan pentingkan diri sendiri dan lakukan mana termampu sahaja," katanya.

Bernama dalam bahagian pertama laporan khas ini mendedahkan kebanyakan nahas jalan raya memabatkan kenderaan berat di negara ini bukan disebabkan kegagalan sistem brek semata-mata sepertimana yang didakwa.

Sebaliknya, siasatan pihak berkuasa serta kajian pakar mendapati ada faktor lain yang menyumbang kepada kejadian, antaranya sikap dan kecuai-an pemandu itu sendiri.

Kajian Universiti Putra Malaysia (UPM) pada 2021 misalnya, mendedahkan kesalahan paling umum memabatkan pemandu kenderaan ialah cara pemanduan.

Menurut kajian itu, Malaysia merekodkan 370,286 kemalangan jalan raya sepanjang 2021, atau purata 1,014 kes sehari, atau satu kemalangan bagi setiap 86 saat dengan kesalahan paling lazim ialah membelok secara berbahaya, memandu laju dan memandu secara cuai.

Kesalahan lain ialah tidak mematuhi lampu isyarat, mengekori secara berbahaya, cuai ketika masuk atau

keluar simpang dan memotong secara berbahaya serta membawa muatan berlebihan.

Ironinya, kes kemalangan maut yang disebabkan masalah teknikal kenderaan adalah rendah iaitu masalah brek hanya 170 kes, asap berlebihan (67 kes), tayar buruk atau botak (38) dan masalah lampu kenderaan 37 kes.

Statistik itu jelas menunjukkan sikap pemandu kenderaan termasuk kenderaan berat adalah faktor utama dalam kes kemalangan jalan raya.

Isu ini diburukkan lagi oleh tindakan syarikat menggunakan pelbagai taktik untuk memastikan kenderaan mereka lulus pemeriksaan oleh Pusat Pemeriksaan Kenderaan Berkomputer (Puspakom).

Menurut pakar psikologi trafik dan keselamatan jalan raya daripada Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM) Prof Dr Rozmi Ismail, berdasarkan pemerhatiannya dan juga maklumat daripada sumber yang boleh dipercayai, antara taktik yang digunakan ialah mengecat baharu kenderaan selain menukar sementara tayar lama kepada yang baharu sebelum ditukar semula selepas pemeriksaan

selesai.

Mereka berbuat demikian bagi mengaburi mata anggota Puspakom tentang kenderaan mereka yang mungkin tidak disenggara mengikut jadual demi 'menjimatkan' perbelanjaan operasi berikutan kos penyenggaraan berat adalah tinggi, katanya.

Akta Pengangkutan Jalan 1987 memperuntukkan setiap kenderaan perdagangan dimestikan menjalani pemeriksaan berkala setiap enam bulan di Puspakom bagi memastikan ia selamat digunakan.

Pada masa sama, Rozmi percaya kemungkinan wujudnya kartel yang membolehkan segelintir syarikat dan pemandu mudah mendapat kelulusan Puspakom.

Menurutnya, beliau menerima maklumat tentang isu integriti dalam kalangan warga Puspakom yang dipercayai berkomplot dengan kumpulan pemandu atau syarikat logistik tertentu.

"Saya tidak menuduh tetapi ini adalah berdasarkan apa yang saya dengar dan daripada maklum balas orang awam bahawa mungkin wujud kartel yang menguasai industri ini sehingga kenderaan perdagangan yang tidak memenuhi spesifikasi ditetapkan begitu mudah terlepas semasa pemeriksaan dilakukan.

"Sama ada dakwaan ini betul atau tidak, ia perlulah dikaji dan disiasat," katanya sambil menegaskan isu tersebut perlu ditangani memandangkan kenderaan

yang berkenaan berpotensi mendatangkan bahaya kepada pengguna jalan raya lain.

Dalam pada itu, peningkatan kes kemalangan jalan raya memabatkan kenderaan berat ini

menimbulkan tanda tanya tentang undang-undang sedia ada, khususnya dari segi hukuman kepada pemandu yang didapati bersalah melanggar undang-undang.

Peguam Muhammad Nabil Fikri Mat Aji berpendangan peruntukan sedia ada di bawah Akta Pengangkutan Jalan sudah memadai untuk menangani kesalahan melibatkan kecuai-an semasa memandu.

Jelasnya, Seksyen 41(1) misalnya, memperuntukkan orang yang memandu secara melulu atau kelajuan tinggi boleh dikenakan hukuman penjara dua hingga 10 tahun serta denda RM5,000 hingga RM20,000.

Seksyen 42 pula memperuntukkan mereka yang didapati memandu secara tidak berhemah dan berbahaya pada kelajuan tinggi serta berbahaya kepada keselamatan awam boleh dipenjarakan hingga lima tahun dengan denda minimum RM5,000 hingga RM15,000.

Di bawah Seksyen 43(1), seseorang yang memandu secara tidak cermat dan bertimbang rasa boleh dikenakan denda tidak kurang daripada RM4,000 hingga RM10,000 serta boleh dipenjarakan hingga 12 bulan.

Bagaimanapun, Ketua Pusat Penyelidikan Pengangkutan Universiti Malaya (UM) Dr Yuen Choon Wah berpandangan hukuman sedia ada masih tidak mencukupi untuk memberi pengajaran kepada mereka yang cuai.

Beliau mengambil contoh Seksyen 41 yang memperuntukkan hukuman penjara dua hingga 10 tahun serta denda RM5,000 hingga RM20,000 yang tidak setimpal dengan kesalahan yang menyebabkan kematian.

"Justeru, semakan semula akta harus dilakukan supaya hukuman lebih berat dapat dikenakan," katanya.

"**Saya tidak berhenti untuk tidur sebab nanti makan masa**  
Kamal



Gaji rendah ditambah pula tekanan kos hidup memaksa pemandu lori mengambil lebih daripada satu 'trip' setiap hari.